
Aan de orde zijn de **stemmingen** in verband met het wetsvoorstel **Wijziging van de Wet op het financieel toezicht ter implementatie van richtlijn markten voor financiële instrumenten (Wet implementatie richtlijn markten voor financiële instrumenten) (31086)**.

(Zie vergadering van 10 oktober 2007.)

In stemming komt het amendement-Irrgang (stuk nr. 12).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks en de PvdD voor dit amendement hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat het is verworpen.

In stemming komt het wetsvoorstel.

De **voorzitter**: Ik constateer dat dit wetsvoorstel met algemene stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de **stemming over een motie**, ingediend bij het debat over **de beveiliging van mevrouw Hirsi Ali**, te weten:
- de motie-Halsema over een laatste verlenging van de beveiliging van Hirsi Ali (28974, nr. 7).

(Zie vergadering van 9 oktober 2007.)

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van een stemverklaring vooraf.

De heer **Van Raak** (SP): Mevrouw de voorzitter. De Amerikaanse overheid voelt zich niet geroepen om bedreigde opiniemakers te beschermen. The American Enterprise Institute, de werkgever van mevrouw Hirsi Ali, doet dat evenmin. Het is daarom goed dat de Nederlandse overheid ruim heeft bijgedragen aan een goede overgangsregeling en dat zij de termijn zelfs twee maal heeft verlengd. De motie-Halsema maakt niet duidelijk hoe lang een derde verlenging van de overgangsmaatregelen zou moeten duren. Wij begrijpen dat de minister niet blijvend verantwoordelijkheid kan nemen voor de beveiliging van mensen in een ander land. Daarom zullen wij tegen de motie-Halsema stemmen.

In stemming komt de motie-Halsema (28974, nr. 7).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, D66 en het lid Kalma voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** over **de vertraging rondom de A73**.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat de leden onderling twee interrupties mogen plaatsen. Zij mogen bovendien drie interrupties bij de minister plaatsen. Er geldt ook een meesleepregeling, inhoudende dat leden interrupties die zij onderling overhouden, mogen meenemen naar het betoog van de minister. Voor alle duidelijkheid: een interruptie bestaat uit een vraag, een vervolgvraag en een afsluitende vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Terecht is Limburg in stelling gekomen tegen de verlate openstelling van de A73. Dit is een nieuwe levensader voor Limburg die, voordat deze open gaat, eerst nog een half jaar wordt dichtgeknepen. Ik heb drie soorten vragen aan de minister. Wie wist wanneer wat? Wat is er aan de hand? Hoe lossen wij het met elkaar op?

Wie wist wanneer wat? Ik ben benieuwd van de minister te horen hoe hij aan de informatie is gekomen en hoe het kan dat de regio en verantwoordelijke bestuurders in de krant moesten lezen wat er aan de hand was met betrekking tot de verlate openstelling. Dit was zo'n beetje op het moment dat de diverse feestcomités met betrekking tot de voorbereiding van de openstelling al met elkaar bezig waren. Ik ben natuurlijk ook benieuwd wat er met de informatie is gebeurd die mensen binnen het departement hadden en wat zij daar aan activiteit hebben ontplooid.

Wat is er aan de hand? Wat is het probleem? Is het techniek, gaat het om de juridische kant of gaat het om een combinatie daarvan? Ik ben benieuwd van de minister te horen wat er klaar is van de hele veiligheids-systeematiek met betrekking tot de tunnel. Ik heb het dan over C2000, vluchtwegen, de blusinstallaties, noodstop-systemen en noem maar op. Ik begrijp dat er 52 veiligheidssystemen zijn, waarvan er een aantal klaar is en een aantal niet. Ik ben benieuwd van de minister te horen hoe de situatie daar is. Heeft hij daar zicht op? Heeft de aannemer daar zicht op? Kunnen wij daar een beeld van krijgen?

Hoe lossen wij het op? Als het techniek is, dan moeten er met elkaar oplossingen te vinden zijn. De minister is zelf afgelopen maandag – mijn waardering daarvoor – zo ongeveer ingevlogen in Limburg. Hij woonde daar een vergadering van technenuten bij en heeft daar gesproken over een model. Ik doel dan op het model betreffende openstelling van één tunnelbuis met een snelheidslimiet van 50 km/uur, met alle aspecten die daarmee te maken hebben. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken met betrekking tot dat voorstel.

Een tweede aspect betreft de vraag of het gaat om wet- of regelgeving. Sinds kort hebben wij een wet ten aanzien van tunnelveiligheid. In artikel 8 daarvan staat dat het verboden is om een nieuwe tunnel in werking te hebben zonder een veiligheidsbeheersplan. B&W is daarvoor het bevoegde gezag. Ik ben dus benieuwd of daar ook een fors probleem zit. Wij kennen onze wet- en regelgeving in dit land, want deze gaat vaak uit van 1000% veiligheid. Ik ben benieuwd of wij voor 1000% of voor 100% zekerheid gaan. Via deze minister vraag ik

Koopmans

hoe het college van B&W van Roermond daarin zit. Dat is een beetje de sfeer die wij proeven.

Er is een contract gesloten met de regio waarin staat dat die weg op tijd klaar is. De regio heeft daar fors voor betaald en ik ben dus benieuwd naar de antwoorden van de minister. Ik ben ook benieuwd of het de minister samen met de regio gaat lukken om uit deze problemen te komen, zonder in een juridisch steekspel terecht te komen.

De heer **Roemer** (SP): De heer Koopmans spreekt over 100% veiligheid en over 1000% veiligheid. Het is veilig of het is niet veilig. Bedoelt hij te zeggen dat hij er achter is gekomen dat wij zaken in de regelgeving vaak te veilig willen hebben en dat er sprake is van onnodige regels? Of zegt hij – maar daar ga ik niet van uit – dat goed, goed genoeg is en dat het ook een beetje minder mag.

De heer **Koopmans** (CDA): U komt er wat laat achter dat de CDA-fractie in dit huis heel vaak zegt dat wij er in Nederland wat de regelgeving betreft slagen bovenop doen. Bovendien stellen wij in heel veel debatten de vraag hoe nuttig, noodzakelijk en effectief het is. Welnu, ik kijk nu even naar de tunnels in dit land. In Europa zijn er bij wijze van spreken honderden tunnels, waarvan de meeste volstrekt niet voldoen aan de eisen die wij vandaag stellen aan de nieuwe tunnel in Roermond. Dat is het verschil. De oude tunnels zijn 100% veilig, de nieuwe moet 1000% veilig worden. Ik wil niet schipperen, maar wel nagaan of het mogelijk is om met 100% veiligheid tot een juiste oplossing te komen.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij is het probleem niet dat wat wij willen, te veilig is. Het was toch al heel vroeg bekend wat wij willen? Er is dus te laat gereageerd en gewerkt? Wij hebben immers heel vroeg de gewenste veiligheidseisen afgesproken? Daaraan had toch al voldaan kunnen zijn?

De heer **Koopmans** (CDA): Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de minister. Wij hebben onze vragen gesteld. Wij vinden dat er snel een oplossing gevonden moet kunnen worden met 100% veiligheid.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft een groot probleem. Hij heeft namelijk te maken met een dienst die absoluut gespeend is van enig empathisch/involend vermogen. Ik kan niet anders concluderen, als ik zie hoe Rijkswaterstaat omgaat met de vertraging bij de openstelling van de A73. Heel Limburg is in rep en roer; er wordt in enkele dagen een gigantisch aantal handtekeningen opgehaald om uitstel van de opening te voorkomen. Bestuurlijk wordt er alles uit de kast gehaald, maar het gevoel van urgentie ontbreekt nog steeds.

De inwoners van Roermond en omgeving hebben zonder morren geaccepteerd dat voor de goede zaak hun stad nu al tijdenlang bijna onbereikbaar is. Zij hebben geaccepteerd dat vrachtwagens langs en zelfs door woonwijken rijden. Dat alles gebeurde met maar één gedachte: op 1 januari 2008 is het over. Uitstel van de opening is dus volstrekt onacceptabel. Het zinnetje in de brief van de minister "ik waardeer het zeer dat ondanks de teleurstelling onze regionale partners het initiatief hebben genomen, een uiterste poging te ondernemen" is

bij onze fractie in het verkeerde keelgat geschoten. Hoezo, waardering? Hoezo, regionale partners die initiatief nemen? Het is niet de regio die initiatief moet nemen en die zich het vuur uit de sloffen moet lopen, het moet Rijkswaterstaat zijn die alles op alles zet om een oplossing te vinden. Onze fractie is het lethargische gedoe gewoon zat.

Gelukkig is de minister bij de les. Hij heeft zich met de hele kwestie bemoeid. Ik wil hem wel vragen hoe hij een eind gaat maken aan het volstrekt klantvriendelijke optreden van Rijkswaterstaat.

Ik kom te spreken over de inhoud. Hoe kon dit gebeuren en hoe gaan wij het oplossen? Is de aannemer al aansprakelijk gesteld? Is de "oplossing" die gevonden is, haalbaar? Ik begrijp dat er nog druk overlegd wordt over de verantwoordelijkheid en over de juridische grondslag voor een en ander. Ik ga ervan uit dat de minister daarover straks in zijn antwoord duidelijkheid verschaft. De vraag is ook of dit te maken heeft met de wetgeving inzake tunnelveiligheid. De heer Koopmans vroeg dit ook al. De vraag is of ons op andere plekken in Nederland dit soort problemen ook nog te wachten staat.

Dit dossier sleept nu al jaren. Ik wil dat via de A73 vanaf 1 januari 2008 voor mij als inwoner van Noord-Limburg, Maastricht eindelijk dichterbij komt te liggen dan Den Haag.

□

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Bij Verkeer en Waterstaat hebben wij het kennelijk alleen nog maar over vertragingen. De afgelopen dagen en vandaag heb ik weer gesproken over de Betuwelijn en de HSL; beide staan stil. En dan nu de A73. U mag blij zijn dat ik niet in Limburg woon, want ik zou geheel ontploft zijn van woede. Ik kan mij dan ook heel goed voorstellen dat de inwoners daar binnen enkele dagen 30.000 handtekeningen hebben verzameld. Ook daar staat het namelijk stil. Mijn fractie heeft er geen enkele behoefte aan dat de weg voor de helft open wordt gesteld. Dat is paniekvoetbal.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik ben erdoor verrast dat mevrouw Neppéus het plan van de minister om de weg gedurende enkele maanden voor de helft open te stellen om de woede te verminderen, afschiet nog voordat hij er iets over zegt.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik zal zo meteen nader uiteenzetten waarom ik er geheel niets voor voel dat mensen daar straks 50 km/uur mogen rijden. Ik zeg nee, tenzij de minister mij alsnog overtuigt. Hem wacht wel een zware taak.

Ik zeg nog iets over de feiten. In augustus is blijkbaar ineens duidelijk geworden dat er technische problemen zijn. In september is er overleg over de MIT gevoerd. Zijn de problemen daarbij duidelijk aan de orde gekomen? Is er namens de minister gezegd dat er een probleem was? Dat was de gelegenheid ervoor. Ik krijg hierop graag antwoord.

Er wordt al meer dan veertig jaar over deze weg gesproken en nu wordt zij aangelegd. Hoe zijn de contracten geweest? Ik krijg daar graag inzicht in om erachter te komen hoe het met de aansprakelijkheden zit, de voortgangsrapportages en dergelijke, want je zou bijna zeggen: dit moet niet kunnen.

Neppéus

Ik ben benieuwd wanneer de minister zelf over dit alles is geïnformeerd. Hij weet maar al te goed dat hij verantwoordelijk voor zijn ambtenaren is. Dat is het lot van een minister, dus ook van hem. Wanneer was Rijkswaterstaat hiervan op de hoogte? Wat is er gebeurd? Ik krijg graag inzicht in alle contracten en in alle juridische afspraken.

De wetgeving is kennelijk strenger geworden. Wanneer is dat gebeurd? Wanneer is de minister zich daar ten volle van bewust geworden, hoewel hij daar ook zelf mee te maken heeft? Wat betekent dat dan precies?

Hoe waren de veiligheidscontroles geregeld? Er zijn natuurlijk afspraken gemaakt over wat de aannemer doet en wat Rijkswaterstaat doet. Hoe waren de afspraken? Ik krijg hier graag precies inzicht in.

De minister voelde zich als Limburger kennelijk geraakt en is spoorlags naar Roermond afgereisd. Er is met bestuurders gesproken. Wij konden eerst via de pers en volgens mij daarna via de regionale bestuurders vernemen dat er ineens sprake was van openstelling van een buis, waar met een snelheid van 50 km/uur doorheen kon worden gereden. Kan Rijkswaterstaat dat zelf besluiten of is er ook een vergunning van de gemeente voor nodig?

De **voorzitter**: U moet afronden.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik wil precies weten hoe het met de veiligheid en dergelijke zit. Mijn fractie heeft hier grote aarzelingen bij, want niemand heeft iets aan een halfbakken toestand.

De **voorzitter**: U moet echt afronden. U knikt wel vriendelijk, maar u hebt drie minuten.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik heb nog een opmerking. Ik pleeg binnen mijn tijd te blijven.

De **voorzitter**: U hebt uw tijd echt overschreden.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik zou mijn slotvraag willen stellen. Wanneer is het klaar als er niet met de halve openstelling wordt gewerkt?

De **voorzitter**: Ik herhaal dat het niet een soort tentatief streven is dat u het in drie minuten doet. Het is gewoon een spreekwoord die voor iedereen geldt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. In plaats van de week van de democratie is dit de week van de verdraging, lijkt wel. Waar de minister praat over urgentie, hebben wij het deze week over verdragingen gehad: de HSL, de Betuwelijn en nu de A73.

Laat ik vooropstellen dat ik waardeer dat de minister er direct bovenop is gedoken. Het is natuurlijk wel triest dat dit moet gebeuren. Hier kom ik zo op terug. Veiligheid lijkt bij dit soort projecten vaak het sluitstuk te zijn, zeker bij grote projecten. Als het over de Betuwe-route gaat, spreken wij vooral heel veel over veiligheid en geluidsschermen, bij de HSL gaat het over veiligheidssystemen en bij de A73 over de tunnelveiligheid. Kan de minister mij toelichten hoe het komt dat het lijkt dat wij nog wel goede infrastructuur kunnen aanleggen maar kennelijk niet aan de veiligheidsregels

kunnen voldoen, in ieder geval niet op tijd. Waarom lijkt het steeds alsof dit aan de laatste mem hangt?

Voor de SP staat namelijk als een paal boven water dat bij het verlenen van een opdracht aan een bouwbedrijf de veiligheidseisen vanaf het begin volwaardig moeten worden meegenomen, zodat zij aan het einde van de rit niet in de knel komen. Het is dan aan de bouwbedrijven – met de risico's van dien – om op tijd een veilige weg of een veilige spoorbaan af te leveren. Hoe gaan wij dit nu eindelijk organiseren?

De inwoners van Roermond maken zich terecht zorgen over de veiligheid, zeker als verkeer met gevaarlijke stoffen over andere banen moet gaan rijden. Kan de minister bij zo'n noodscenario de veiligheid ook daar blijven garanderen?

De hamvraag is voor ons – en blijkbaar ook voor de VVD – waarom wij dit uit de pers moeten vernemen. Wanneer heeft de minister het nieuws gehoord en waarom is hij niet meteen naar de Kamer gegaan? Daar hadden wij namelijk andere afspraken over gemaakt.

Ik maak mij zorgen over de manier waarop Rijkswaterstaat nauwelijks invloed kan uitoefenen op de grote infrastructurele projecten. Wij lijken telkens te worden geconfronteerd met missers van anderen. Hoe kunnen wij dit nu aanpakken en voorkomen? Wij hebben vanochtend al even gesproken over contracten. Het lijkt elke keer alsof wij daarmee aan de slag zijn, maar het wordt nu toch echt de hoogste tijd dat wij hierin echt gaan slagen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het zal genoegzaam bekend zijn dat de GroenLinks-fractie er in het algemeen niet voor is om al te veel nieuwe snelwegen aan te leggen. Ook in dit geval waren wij niet voor de keuze van het tracé dat nu is gevolgd bij deze weg. Als eenmaal is besloten tot de aanleg van een weg, doe dat dan ook netjes, zorgvuldig en tegen zo laag mogelijke kosten op een voor burgers zo prettige mogelijke manier. Dat lijkt in dit geval niet te gebeuren.

Dit project vertraagt, ook in de communicatie met de burgers en met gemeentebesturen in de regio, waar het komt als een volslagen verrassing. Men komt daar met de vraag of dit niet eerder duidelijk was en waarom het zo is gegaan. Hoe heeft dit zo uit de hand kunnen lopen zonder dat het duidelijk werkt? Waarom is er veel te laat gehandeld om het alsnog op het rechte spoor te brengen?

Het autoverkeer in Nederland loopt helemaal vast. Er hoeft maar iets te gebeuren of tientallen kilometers staan stil. De wegen zijn propvol. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat veel politici in deze Kamer veel assertiviteit laten zien wanneer projecten vastlopen, zoals de A4 bij Leiderdorp en dit project. Het vastlopen van het beleid wijt men vervolgens aan de regels en de procedures. Dat lijkt mij een geheel onjuiste voorstelling van zaken. Het verkeer in Nederland loopt niet vast vanwege de procedures en de regels, maar vanwege foute politieke keuzes die worden gemaakt. Het verkeer loopt vast omdat wij in Nederland als een derdewereld-land ons openbaar vervoer verwaarlozen. Het verkeer loopt vast omdat al generaties politici weigeren om hier een kilometerheffing in te voeren en omdat zij daarvoor hun rug niet recht willen houden. Het verkeer loopt vast vanwege het ruimtelijkeordeningsbeleid. "Daarom vlot

Duyvendak

het niet", moet de minister tegen automobilisten zeggen. Ik hoop maar dat wij niet dit soort incidenten blijven gebruiken om de sfeer op te roepen dat de automobilist daardoor niet kan doorrijden op de snelweg.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik begin met de waarschuwing dat de geloofwaardigheid van de minister op het punt staat te worden aangetast. Wij spreken al bijna een jaar met deze minister over vertraging op vertraging. Ondanks zijn zalvende woorden is zijn geloofwaardigheid nu echt in het geding. Ik roep de minister daarom op in 2008 daadkracht te tonen. Wat zou er mooier zijn dan op 1 januari 2008 deze tunnel volledig open te stellen? De minister krijgt van de PVV-fractie carte blanche om desnoods met hulp van het leger, de brandweer en weet ik wie met tijdelijke maatregelen ervoor te zorgen dat hij de weg kan openstellen. Limburg verdient dat. Er wordt al sinds de jaren zestig van de vorige eeuw over deze weg gesproken en het is niet te pruimen dat er weer een vertraging van maar liefst een half jaar is.

Laten wij vooral niet vergeten dat met deze vertraging miljoenen aan belastinggeld worden weggesmeten. Niet alleen de irritatie van de automobilisten stijgt hierdoor tot zeer grote hoogte, ook wordt het hierdoor steeds onmogelijker om in Limburg te ondernemen. Het is niet meer leuk om te werken als je je niet kunt verplaatsen.

Te elfder ure horen wij dat de minister van plan is de tunnel van de A73 met maar liefst één rijstrook open te stellen, en daar mag dan maximaal maar 50 km/uur gereden worden. Dat is toch te gek voor woorden! Dus, minister, toon daadkracht.

Wat is nu de oorzaak van deze plotselinge vertraging en heeft de minister die niet zien aankomen? Wat is hierdoor de economische schade in de regio en kan de minister die verhalen, en zo ja, op wie? Zijn er al schadeclaims binnengekomen, en zo ja, hoeveel bedragen deze? De provincie en de gemeenten Roermond en Venlo, alsmede de werkgevers dragen 45 mln. bij aan onder andere deze tunnel. Betekent deze vertraging contractbreuk met deze partijen? Heeft dit financiële consequenties? Is de minister van plan geld terug te betalen aan Roermond, Venlo en de Limburgse werkgevers? Eigenlijk wil de Partij voor de Vrijheid maar één antwoord van deze minister; hij heeft nog tweeënhalve maand. Op 1 januari 2008 moet die tunnel open!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Weer is er een project vertraagd. Dit had het eerste project van deze minister kunnen zijn dat op tijd was, maar het mocht niet zo zijn. Wat is de oorzaak van de vertraging bij de A73? Is dat de late keuze van zijn ambtsvoorganger voor een goedkoper blussysteem, namelijk WMS in plaats van DLS? Uiteindelijk is de regio akkoord gegaan mits het systeem binnen de bestaande vergunningen zou passen. Volgens de minister zou de geplande openstelling niet in gevaar komen, blijkt een persbericht op 31 juli vorig jaar. Deze week bleek dat niet het geval te zijn. Is de keuze voor het goedkopere systeem wel zo verstandig geweest? Wordt goedkoop dan niet uiteindelijk duurkoop? Graag een reactie van de minister.

Op 17 augustus is Rijkswaterstaat geïnformeerd over nieuwe knelpunten. Op 6 september heeft de Kamer gedebatteerd over de A74 en de A73, maar toen is dat niet gemeld. Dit kon ook niet, want de minister was nog niet op de hoogte. Op 12 september was duidelijk dat de opening van de A73 zou worden vertraagd. Ik lees dat de minister hierover echter pas op 2 oktober is geïnformeerd door Rijkswaterstaat. Mevrouw Roefs heeft hierover behartigenswaardige woorden gesproken, even los van de kwalificatie die zij voor Rijkswaterstaat gebruikte. Ik begrijp dat bij een dergelijke vertraging van alles moet worden uitgezocht om een volledig beeld te krijgen, maar als zo duidelijk is dat er sprake is van vertraging, dan had de minister en vervolgens direct de Kamer geïnformeerd moeten worden. Graag verneem ik zijn reactie hierop.

Zal de weg op 1 januari met de tijdelijke beperkingen overigens wel aan de veiligheidseisen voldoen? Leiden deze tijdelijke maatregelen tot extra vertragingen, zoals de aannemer veronderstelt? Wat is het resultaat van het bestuurlijk overleg van afgelopen maandag? Is daar ook gesproken over claims, mede gezien de resultaatsverplichting van het Rijk in de bestuursovereenkomst? Ik zou willen zeggen: de minister heeft vandaag de gelegenheid om de informatieachterstand in te halen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het is goed om in deze Kamer met elkaar over dit onderwerp te spreken, want wat ons recentelijk is geworden, is niet niets. Het is niet zo dat wij in ons land alleen maar vertragingen hebben. Er zijn ook versnellingen. Ik heb de A35 in het oosten van het land geopend en die was een half jaar te vroeg klaar. Dat heeft geen krantenkoppen en geen Kamerdebat tot gevolg gehad. Hoe dan ook, wij hebben veel vertragingen. Ook in de provincie Limburg hebben wij veel ellende gehad. Wij hebben recentelijk de discussie gehad rond de A2-spitsstrook. Wij hebben problemen gehad rond de goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken. Er zijn tal van moeilijke discussies geweest. Zoals de Kamer mij toen heeft leren kennen, zal zij mij nu ook kennen: als het enigszins mogelijk is, vinden wij een weg vooruit.

Ik was zeer onaangenaam verrast door de nota, gedateerd 2 oktober van dit jaar, die ik mocht ontvangen van de directeur-generaal van Rijkswaterstaat. In deze nota informeerde hij mij over de vertraging in de oplevering van de twee tunnels in de A73-Zuid. Ik was onaangenaam verrast en teleurgesteld. Dit is niet alleen een zakelijke opmerking. Ook ik ben een van die mensen die van dichtbij weten hoe belangrijk deze weg is. Ik weet hoe lang erover is gediscussieerd, voordat eindelijk in dit huis, per motie van de heer Heerma, met één stem verschil de keus voor het tracé over de oosttoever werd gemaakt. Ik weet hoe groot de overlast is. Hoe lang wacht men in al die dorpen langs de Maas, waar sinds jaar en dag niet alleen de personenauto's maar ook de vrachtwagens zich doorheen wurmen, niet al op een verlichting van die onleefbaarheid en die onveiligheid? Als minister van V&W krijg je veel ellende over je heen en daar moet je tegen kunnen. Er zijn ook van die momenten waarop je je verheugt. Samen met bestuurders en oud-bestuurders in de regio die eraan gewerkt hebben, heb ik echt uitgekeken naar de opening van deze weg. Als zoiets niet doorgaat, valt dat rauw op je dak, niet alleen bij mij maar met name bij alle mensen die in

Eurlings

de buurt van de A73 in de dorpen wonen. Ik begrijp die teleurstelling dus heel goed en ik voel haar zelf zeer. Vandaar dat ik zelf het uiterste doe en heb gedaan om samen met de regio tot een oplossing te komen. Daarover wil ik dadelijk meer vertellen. Daarbij zal ik ook een oproep doen.

Eerst keer ik terug naar de vraag hoe het zo ver heeft kunnen komen. Een tunnel kent verschillende systemen. Er moet onderscheid gemaakt worden tussen normale, verkeerstechnische installaties en tunneltechnische installaties. Daarbij moet men denken aan snelheidsaanduidingen, ventilatoren, matrixborden et cetera. Daarnaast zijn er eventuele aanvullende veiligheidsystemen, zoals watermistssystemen en drukluchtschuim-systemen. Na allerlei rampen, bijvoorbeeld in de skitunnel in Kaprun in de Alpen, hebben wij in Nederland met elkaar de tunnelveiligheid op een hoger niveau gelegd in onze nieuwe wet daarvoor. Het niveau is internationaal gezien heel hoog. De heer Koopmans had het daar al over. Ik vind dat op zich prima. Als je iets nieuws doet en een tunnel aanlegt die op dit niveau maar één keer eerder, in Oostenrijk, min of meer is gerealiseerd, dan krijg je met nieuwe technologie te maken. Dat moeten wij ons wel realiseren.

De aannemer is begin 2005 nadrukkelijk een resultaatverplichting aangegaan voor de VVTI, de verkeers- en tunneltechnische installatie. Hij heeft zich contractueel verbonden aan het opleveren van de A73, zodat die op 31 december 2007 opengesteld kon worden, conform de afspraak. Rijkswaterstaat heeft de vinger aan de pols gehouden en is alert geweest op de beheersing van het contract.

Ik wil een aantal data noemen. Ik zal straks ook kritiekpunten noemen, want ook op dat punt zal ik niets achter de toonbank houden. Begin 2007 heeft de projectorganisatie van Rijkswaterstaat intern het risico van vertraging bij het installeren van tunneltechnische installaties gemeld. Er zijn daarop beheersmaatregelen getroffen, zoals een project freshup met de aannemer en het installeren van een uitbreider "speedy team" – sorry voor dit soort rare termen – om de operationele discussies binnen 48 uur te beslechten. Dus: snelle keuzes, niet met elkaar ellenlang de discussie in. In juni 2007 heeft de aannemer vervolgens vier knelpunten gemeld. De aannemer heeft daarop in overleg met Rijkswaterstaat beheersmaatregelen genomen. Op 3 augustus werd gemeld dat drie van de vier knelpunten waren opgelost. Er was geen twijfel over het op tijd gereed zijn van het project. Dat was dus op 3 augustus jongstleden.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik wil rustig verder luisteren naar al die meldingen. Maar ik neem aan dat er in de tussentijd vanuit Rijkswaterstaat controles waren op de voortgang.

Minister **Eurlings**: Natuurlijk. Er waren niet alleen controles, maar ook ingrepen. Ik zeg zojuist dat in juni vier knelpunten zijn gemeld. Daar is toen onmiddellijk over gesproken. Op 3 augustus is het sein "brand meester" gegeven. Alles was toen weer helemaal in lijn. Dat is dus niet alleen luisteren maar ook ingrijpen. Op dat snelle reageren doelde ik zojuist toen ik het had over het "speedy team". Het gevoel heerste namelijk dat wij heel alert moesten zijn, omdat de planning kritiek was.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik blijf er mee zitten dat ik toch wel meer informatie wil hebben. Zo'n project is niet iets van drie weken of drie maanden.

Minister **Eurlings**: Mij lijkt dat wij eerst moeten kijken naar wat er is gebeurd in de maanden na de periode waarover ik het heb gehad. Daar ging het namelijk mis. In de maanden daarvoor liep alles nog volgens schema. Ik heb mevrouw Neppéus zojuist gezegd dat op 3 augustus van dit jaar het sein "brand meester" is gegeven. De planning was om aan het einde van dit jaar de weg te kunnen openen.

Op 17 augustus is de aannemer met een nieuwe lijst gekomen van maar liefst 17 knelpunten. Rijkswaterstaat heeft direct gevraagd om nadere toelichting en mogelijke beheersmaatregelen, om te kijken of de knelpunten wederom konden worden weggewerkt. De impact en de inhoud van de knelpunten was niet meteen duidelijk. Er is om een schriftelijke bevestiging gevraagd.

Op 12 september heeft de aannemer officieel schriftelijk gemeld dat de opening op 31 december niet meer mogelijk was. Het was niet duidelijk wanneer de opening wel kon plaatsvinden. Omdat tot die tijd de ervaring was dat ingrepen wel degelijk nog mogelijk waren bij knelpunten, is niet direct geëscaleerd. Wel is Rijkswaterstaat onmiddellijk gevraagd om inzicht in de problematiek te geven en een nieuwe planning voor te stellen. Dat inzicht bleek namelijk zeker niet afdoende uit het bericht van 12 september. Op 21 september heeft Rijkswaterstaat overlegd met de raad van bestuur op het topniveau, met als doel om zo snel mogelijk inzicht te krijgen in de consequenties voor de planning van de nieuwe zeventien knelpunten. Deze knelpunten hadden betrekking op de tunneltechnische installatie. Oplevering, besturing en koppeling van de vijftig tunneltechnische installaties, inclusief het WMS en DLS, zeg maar het mistsysteem en het schuimsysteem, waren veel complexer dan men had ingeschat.

Tot dan toe was de ervaring van Rijkswaterstaat dat in overleg met de aannemer knelpunten met beheersmaatregelen konden worden opgevangen. Rijkswaterstaat heeft daarom nadrukkelijk daar nog een keer op ingezet. Op 21 september kwam van het hoogste niveau definitief het signaal dat het niet meer ging. Rijkswaterstaat heeft proberen in te schatten wat dit ging betekenen en heeft mij per nota op 2 oktober definitief geïnformeerd dat het echt ophield.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben van opvatting dat de periode tussen 12 augustus, toen de aannemer voor het eerste meldde dat de opening niet werd gehaald, en 2 oktober, toen de minister is geïnformeerd, een teken is dat de omgeving van de minister een te kleine politieke antenne heeft.

Minister **Eurlings**: Op 17 augustus zijn knelpunten gemeld. De impact en inhoud daarvan waren echter niet duidelijk. Op 12 september is, zonder uitvoerige onderbouwing, gemeld dat de opening niet werd gehaald. Op 21 september is het definitief gemeld, met onderbouwing. Het is niet ongebruikelijk dat ik niet van alles continu op de hoogte wordt gehouden bij een project. Dan was ik al vijftig keer eerder geïnformeerd. Rijkswaterstaat heeft lang gedacht het te kunnen oplossen. Het is overigens altijd een kwestie van enkele dagen voordat ik een nota ontvang. Men probeert altijd

Eurlings

nog meer informatie te geven. In het proces van informatie aan mijzelf had echter ook de regio geïnformeerd moeten worden. Ik vind het niet goed dat regionale bestuurders het nieuws in de krant hebben moeten lezen. Nadat ik de nota heb ontvangen, is die driekwart dag later in de krant uitgelekt. Dat was dus ongeveer op het moment dat ik op de hoogte werd gesteld.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister wil niet de geschiedenis in als de minister van vertragingen. Hij staat er elke keer voor om ervoor te zorgen dat het verkeer in Nederland in beweging komt. De omgeving van de minister moet eerder de bel luiden als dit soort zaken aan de orde is. Dat moet ertoe leiden dat de diensten van de minister alles doen om dit soort zaken te voorkomen.

Minister **Eurlings**: Wij hebben het vaak over dit project gehad dat ook mij zeer aan het hart gaat. Ik heb vaker de bevestiging gekregen dat men op schema zat. Er ligt altijd enige tijd tussen "laag in de organisatie" en het opschalen, maar wat mij betreft had de tijd tussen 21 september en 2 oktober inderdaad korter kunnen en moeten zijn. Wat ik zeker zo belangrijk vind, is dat de regio zelf ook zo snel als mogelijk wordt geïnformeerd. Ik heb daar nu duidelijke taal over gesproken en die spreek ik niet alleen hier, maar ook in de richting van de mensen in de organisatie als het erom gaat hoe dingen in de terugkoppeling zijn gelopen.

Op 2 oktober had ik dus de nota op mijn bureau en toen zijn er heel veel discussies gaan lopen. Als het regent, kan ik niet zorgen voor zonneschijn. Ik ben net als u teleurgesteld, maar ik ben geconfronteerd met het feit dat een aannemer zijn verplichtingen niet nakomt. Als u een huis bouwt, kan de planning ook wel eens niet kloppen. Zo is het ook bij een groot project als dit. Dat kan ik niet veranderen. Wat u van mij als minister van Verkeer en Waterstaat wel kan verwachten, is dat ik samen met de regio alles op alles zet om ervoor te zorgen dat de omwonenden van de A73 zo snel als mogelijk profijt van die weg hebben, dat auto's en vrachtauto's zo snel als mogelijk uit hun dorpen verdwijnen en op die weg kunnen. Vandaar dat ik op het moment waarop ik hoorde wat er aan de hand was ook onmiddellijk heb ingegrepen en ik wil u graag iets meer vertellen over het proces sinds de 2de oktober.

Voorzitter. Ik heb direct ingegrepen, ook richting de ambtelijke organisatie: alle registers open, prioriteit nummer 1, het weekend doorwerken. Samen met de regio is dit voortvarend opgepakt. In mijn schrijven, snel nadat mij de nota bereikte, heb ik gezegd en dat op radio en televisie herhaald dat ik alles op alles zou zetten om die weg met kunst en vliegwerk zo snel en zo veel als mogelijk open te krijgen. Ik heb gezegd dat sowieso een gedeelte van de weg open zou kunnen, maar dat ik natuurlijk zou proberen om meer te bereiken. De heer Van Reij, wethouder van Roermond en hier ook aanwezig, zei voor de televisie terecht dat hij liever zag dat de weg al helemaal van noord naar zuid open kon. Dat is natuurlijk ook mijn wens, vanaf het allereerste begin. Mijn ambtenaren hebben het weekend doorgevoerd, hebben overlegd met veiligheidsinstanties, zoals de brandweer, met de ambtenaren van de gemeenten en de ambtenaren van de provincie. Ik ben daarvan continu op de hoogte gehouden en heb maandag zelf aan een

deel van het vervolgoverleg deelgenomen. Ik wil hiermee aangeven dat het mij echt ernst is. Ik vind dat wij allemaal de dure plicht hebben om alles op alles te zetten om die weg zo snel mogelijk open te krijgen, maar daarbij hebben wij, zoals de heer Roemer terecht zei, wel te maken met de regelgeving op het vlak van veiligheid. Wij hebben met elkaar wel bepaalde regels in acht te nemen.

Maandag heb ik aan die vergadering deelgenomen en tot mijn vreugde geconstateerd dat de tijdelijke oplossing naar ik uit alle signalen heb begrepen ook door de regio wordt gewenst; snel zo veel als mogelijk openstellen. Dat signaal is door de 11.000 handtekeningen nog eens bekrachtigd. Als men in Roermond de tijd had gehad, ben ik ervan overtuigd dat 1 miljoen Limburgers een handtekening hadden gezet. Als ze bij mij langs waren gekomen, had ik mijn krabbel er ook onder gezet. Ik denk dat het iedereen in Limburg menens is. Dat signaal moeten wij serieus nemen en dus moeten wij tot het uiterste gaan om die weg zo snel mogelijk in januari open te krijgen. Dan is de tijdelijke oplossing misschien niet ideaal, maar wel veel beter dan een gesloten weg. De mensen die nu in de dorpen langs de A73 wonen, zijn het zat dat ze nog al die vrachtauto's en auto's door hun dorpen krijgen. Ik vind dat wij dan ook voor die tijdelijke oplossing zouden moeten kiezen.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik neem aan dat de minister dan nog zal ingaan op de veiligheidsaspecten van die tijdelijke oplossing en wat die betekent voor de volledige openstelling, want dat is natuurlijk essentieel.

Minister **Eurlings**: Dat laatste punt moet scherp in de gaten worden gehouden bij het uitwerken van de tijdelijke oplossing; die mag geen of nauwelijks effect hebben op het openstellen van de volledige weg. Daarbij speelt niet alleen de aannemer een grote rol. Ik vind dat wij veel van de aannemer mogen verwachten; hij heeft toch heel wat goed te maken. Tegelijkertijd zullen wij tussen nu en eind december zo veel mogelijk in de tunnel moeten doen, want de komende maanden is de weg sowieso nog vrij.

Mevrouw Neppéus maakte zojuist een opmerking die niet alleen de heer Koopmans verraste, maar mij ook. Zij zei dat zij niet voor een tijdelijke oplossing is. Daar schrok ik toch wel van. Heeft mevrouw Neppéus het signaal uit de regio wel goed begrepen? Heeft zij het signaal van haar partijgenoten in de regio wel goed begrepen? Heeft zij die 11.000 handtekeningen wel goed begrepen? De regio heeft terecht gezegd dat wij er met kunst- en vliegwerk – de heer Van Rey sprak zelfs over de brandweer naast de tunnel – voor moeten zorgen dat daar zo snel mogelijk auto's en vrachtauto's kunnen gaan rijden. Ik hoop dat wij er aan het einde van dit debat schouder aan schouder voor gaan om als het enigszins kan, die weg in januari open te hebben. Dit is in ieder geval mijn inzet.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik ben altijd verbaasd als mij wordt gezegd dat ik iets niet heb begrepen. Ik denk dat dit wel goed zit.

Mijn echte zorg is – en daarover wil ik graag een heldere uitspraak in plaats van omhullende bewegingen – wat een halve openstelling betekent voor de volledige openstelling. Dat laatste is natuurlijk wat de minister zo snel mogelijk wil zien en wij ook. Ik krijg geen helder



Mevrouw Neppérus (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

antwoord op mijn vraag en daarom herhaal ik die nog maar eens. Wanneer kan de tunnel volledig worden opgesteld als hij nu half wordt opengesteld?

Minister Eurlings: Ik herhaal dat het onze insteek is dat de tijdelijke openstelling niet of nauwelijks effect heeft op de definitieve openstelling. Er wordt nu nog overleg gevoerd over de tijdelijke openstelling. Mevrouw Neppérus kan mij niet naar dingen vragen die ik niet weet. Ik zat daar maandag aan tafel met ambtenaren van de gemeente Roermond en de provincie en met vertegenwoordigers van de brandweer en Rijkswaterstaat. Ik heb gevraagd: vindt u deze oplossing als die mogelijk blijkt te zijn, een oplossing waar wij voor moeten gaan. Iedereen zei ja. Ik heb gevraagd: hebt u het gevoel dat het veiligheidsniveau voldoende is. Dit werd bevestigd, ook door de brandweer. Ik heb ook gevraagd: kan ik dan op jullie rekenen. Dat is van belang, want ik ben geen tovenaars. Als wij het mogelijk willen maken, moet ik erop kunnen rekenen dat iedereen alles doet wat nodig is. Ik zal dit doen, maar ook de gemeente en de provincie moeten dit doen, want anders lukt het sowieso niet.

Mevrouw Neppérus (VVD): Ik begrijp best dat de minister geen tovenaars is en dat verwacht ik ook niet van hem. Ik wil echter van hem weten wanneer ik te horen krijgt welke gevolgen een halve openstelling kan hebben voor de volledige openstelling. Hij weet het nu niet. Wanneer weet hij het wel?

Minister Eurlings: Wij weten dit als wij de keuzes die wij nu met elkaar maken voor de tijdelijke oplossing, definitief in beeld hebben. Mag ik mevrouw Neppérus een tegenvraag stellen? Het uitgangspunt dat de provincie, de gemeente en ik hebben ingenomen, werd later die dag door de bestuurders in een persverklaring een kansrijke optie genoemd. Als wij erin slagen om met kunst- en vliegwerk tot een tijdelijke oplossing te komen, zonder dat de eindoplossing daardoor noemenswaardig wordt vertraagd, vinden wij dan de fractie van de VVD aan onze zijde? Ik hoop dat zij dan met ons meedoet en er samen met de regio vol voor gaat.

Mevrouw Neppérus (VVD): Ik wil altijd meedenken, maar op mijn eerste vraag naar de effecten heb ik helaas geen antwoord gekregen.

Minister Eurlings: Ik stel mevrouw Neppérus een vraag. Zij zegt zojuist dat zij niets voelt voor 50 km/uur. Daarmee zegt zij eigenlijk: liever de tunnel dicht dan dat wij hem in januari kunnen openen voor 50 km/uur. Ik denk dat het ons dan lukt om de overlast voor de omwonenden van de A73 een stuk te verminderen. Natuurlijk is het niet ideaal en ik had liever 100 km, maar het is toch altijd beter dan nu. Als ons dit lukt zonder noemenswaardige vertraging van de volledige openstelling, doet mevrouw Neppérus dan mee?

Mevrouw Neppérus (VVD): De minister stelt nu vragen, maar de relevante informatie om daarop te kunnen antwoorden, ontbreekt. Ik heb drie keer gevraagd wat een halve openstelling betekent voor de definitieve openstelling. Ik krijg geen antwoord op die vraag. Dat is jammer. Blijkbaar kan de minister dit niet geven. Ik wil eerst een antwoord op die vraag en inzicht in de mogelijke gevolgen van een halve openstelling voor de veiligheid, vergunningen, etc. Als de minister die antwoorden kan geven, krijgt hij spoorwegs antwoord van mij.

Minister Eurlings: Ik kom hier nog op terug, maar ik constateer dat mevrouw Neppérus nu niet in staat is om te zeggen dat zij meedoet. Ik hoop dat dit voor het einde van dit debat is veranderd. Het spreekt voor zich dat wij ons besluit opnieuw zullen wegen als wij tot de conclusie komen dat de eindoplossing maanden op zich laat wachten doordat wij in de tussentijd iets doen. Toen ik die vergadering bijwoonde met de ambtenaren van de provincie en de gemeente, de brandweer, de HID, de directeur-generaal van Rijkswaterstaat en de aannemer, was het beeld dat het mogelijk moet zijn om in januari met een tijdelijke oplossing te komen zonder dat er sprake is van negatieve effecten op het eindbeeld. Wij willen daarvoor gaan en ik vraag mevrouw Neppérus om met ons mee te doen. Ik hoop dat zij die vraag aan het eind van dit debat met een volmondig ja beantwoordt, want ik meen dat de regio dat verdient.

Mevrouw Neppérus (VVD): Ik hoop voor het eind van het debat te vernemen wat half openstellen precies inhoudt en of dat een week, een maand of twee maanden zal duren.

Minister Eurlings: Ik zeg nogmaals dat wij op dit moment met de regio in kaart brengen wat er moet gebeuren. Naar aanleiding daarvan moet het mogelijk zijn om binnen anderhalve week te zeggen wat het precies behelst. Ons uitgangspunt is dat er geen vertraging optreedt. Mocht blijken dat dat anders is, dan kunnen wij andere keuzes maken. Ik vraag mevrouw Neppérus nogmaals of zij op de kar zit en met ons meedoet.

De voorzitter: Ik sta de minister en mevrouw Neppérus niet toe om nogmaals over deze kwestie van gedachten te wisselen. Daartoe heb ik immers drie keer de gelegenheid gegeven. Ik geef het woord aan de heer Madlener.

Eurlings

De heer **Madlener** (PVV): Een halve openstelling is beter dan geen openstelling. Wij steunen dat voorstel dus, mits de minister ons ervan overtuigt dat hij niet in de komende maanden tot aan januari andere noodmaatregelen uit de kast kan halen. Hij sprak al over een brandweerwagen op de hoek. Wij spreken nu niet over de Mont Blanc tunnel, maar over een relatief korte tunnel. Het kan er bij mijn fractie niet in dat de minister in de komende maanden tot aan januari geen noodmaatregelen kan nemen om toch tot een volledige openstelling te komen.

Minister **Eurlings**: Als dat het geval was, had ik een ander betoog gehouden. Helaas ben ik niet in staat om een regenbui direct in zonschijn te laten veranderen. De aannemer redt het niet, omdat het systeem complex is. Met de Wet tunnelveiligheid ligt de lat heel hoog. Sommige van die installaties zijn alleen in een tunnel in Oostenrijk geïmplementeerd. Het lukt dus niet om de zaak voor 1 januari op orde te krijgen.

De heer **Madlener** (PVV): Welke noodmaatregelen heeft de minister overwogen en welke maatregelen acht hij niet toereikend om dat doel te bereiken?

Minister **Eurlings**: Er zijn meer dan vijftig systemen, waaronder een watermiststelsel en een schuimstelsel. De regio heeft in het bijzonder voor de lange tunnel een hoog veiligheidsniveau geëist. Dat is juridisch vastgelegd. Onder andere in het gesprek met de ambtenaren heeft de vertegenwoordiger van de regio beaamd dat hij geen mogelijkheid ziet om een en ander voor 1 januari 2008 op orde te krijgen. Ook Rijkswaterstaat heeft zich in die kwestie verdiept. Ik heb gezegd wat er is gebeurd: in augustus zijn 17 nieuwe knelpunten gemeld, na 12 september is de definitieve brief opgesteld en op 21 september vond het gesprek met de raad van bestuur op het hoogste niveau plaats. Dat alles heeft geleid tot de bevestiging dat het dit keer echt niet lukt. Ik kan het niet mooier maken dan het is. Ik ben niet in staat om zelf in die tunnel te schroeven en te sleutelen. Als de heer Madlener een aannemer in de arm neemt om zijn huis te bouwen en die houdt zich niet aan de termijn, kan eerstgenoemde dat probleem ook niet oplossen. Dat kan hij ook niet als hij een goede timmerman is. De Kamer kan wel van mij verwachten dat ik alles uit de kast haal om ervoor te zorgen dat die weg zo snel mogelijk open gaat. Eerst komt er een tijdelijke maatregel. Zo snel als het kan, komt er een definitieve.

De heer **Madlener** (PVV): Ik doel niet op de maatregelen die in het bestek van de aannemer opgenomen stonden, maar op de noodmaatregelen: tijdelijke voorzieningen die de minister de komende maanden tot aan januari kan aanbrenge. Welke noodmaatregelen heeft hij overwogen?

Minister **Eurlings**: Er zal zelfs voor een tijdelijke maatregel nog een groot aantal zaken geregeld moeten worden: energieaansluitingen, verlichting, ventilatie, verkeers- en brandblusinstallaties en communicatie. Wij zijn er nog niet. De komende weken hebben wij iedereen hard nodig. Het grote voordeel van de tijdelijke oplossing is volgens iedereen enerzijds dat een van de banen in de tunnel open blijft. De brandweer kan er dan snel bij als er iets aan de hand is. Anderzijds zal er sprake zijn van

een snelheidsvermindering naar 50 km/uur. Bovendien haal je het brandgevaarlijke vrachtverkeer eruit. Alles wat kan branden, laat je er niet in. Voorts wordt een aantal complexe systemen die allemaal met de computer op elkaar moeten inwerken, handmatig bediend. Ook de monitoring vindt handmatig plaats middels videocamera's. Het gebeurt dan wat simpeler via het simpel aan en uit zetten van systemen. Dat kost dus wat meer en dan heb je ook meer mensen nodig.

Met kunst- en vliegwerk zou je tot een acceptabel niveau moeten kunnen komen, zo zei ook de brandweer maandagmiddag bij die vergadering. Daar heb ik wel iedereen voor nodig: de aannemer, de brandweer, Rijkswaterstaat en nadrukkelijk ook de gemeente en de provincie. Als ook de gemeente en de provincie vol gaan helpen, hebben wij een goede kans. Als wij het niet vol samen doen, dan ben ik met handen gebonden. Ik kan dan willen wat ik wil, maar dan gaat het gewoon niet. Ik heb niet de almacht in dit land. Wij hebben elkaar echt nodig, willen wij een goede kans maken om de mensen in januari over de weg te krijgen. Ik wil daar echt voor gaan, maar ik roep iedereen op om vol mee te doen aan het vinden van de oplossing.

De heer **Roemer** (SP): Steeds meer wordt mij heel duidelijk. De situatie is zoals deze is. De minister doet wat hij moet doen, mobiliseert wie hij moet mobiliseren. Wij proberen haast te maken om die tunnel zo snel mogelijk berijdbaar te krijgen. Daarin zitten de problemen allemaal niet. Ik moet constateren dat het probleem is dat wij hier nieuwe en moeilijke technologie lanceren. Deze technologie is redelijk uniek en wij zijn niet in staat om dat goed te managen, om er voldoende bovenop te zitten en om het bedrijfsleven dat het moet uitvoeren, voldoende te begeleiden of te controleren. Met dit soort implementaties komen wij steeds in de problemen. Volgens mij moeten wij het er na vandaag maar heel vaak over hebben – en vooral de minister – zodat wij dat in de toekomst gaan voorkomen. Wij kunnen het namelijk nog heel lang over de A73 hebben. Ga als de sodemieter aan de gang, ga vooral flink door en zorg dat die tunnel zo snel mogelijk klaar is. Maar dat is het probleem nu niet meer.

Minister **Eurlings**: Ik dank u voor de steun voor het met kunst- en vliegwerk proberen om die weg zo snel mogelijk open te hebben. Met betrekking tot uw punt ten aanzien van de complexiteit het volgende. Wij hebben de tunnelveiligheid op een heel hoog niveau gezet. Ik herinner mij nog de emoties na de ramp in Kaprun, waar zo veel mensen stierven in een tunnel. De nieuwe wetgeving vereist nu ook dat hoge niveau. Dat is dus een wettelijke eis. Je ziet dan dat je bent aangewezen op een stuk nieuwe technologie. Het is net zoals met de Betuweroute en de HSL. Ik blijf zeggen dat wij die risico's vaak onderschatten. Ik kan hier wel stellen dat er nadrukkelijk een resultaatsverplichting was om het voor het einde van het jaar af te hebben. Dat is een groot verschil met de Betuweroute en de HSL. Wij hebben eerder vandaag gediscussieerd over inspanningsverplichtingen op het vlak van de HSL.

De heer **Roemer** (SP): Een resultaatsverplichting opleggen is één. Natuurlijk moet u dat doen. Bij zulke complexe projecten is echter veel meer begeleiding noodzakelijk om te voorkomen dat je van zo'n noodgreep

Eurlings

gebruik moet maken. Ik neem aan dat u de veiligheid hoog in het vaandel houdt met al die noodmaatregelen.

Minister **Eurlings**: U hebt absoluut een punt. Ook hier zie je dat het soms meevalt en vaak tegenvalt met nieuwe technologie. Er is een resultaatsverplichting overeengekomen met de aannemer. Ik heb het gevoel, en dit is bevestigd door juridisch advies, dat wij daarin sterk staan. Financiële zaken zijn echter één ding. Ik weet ook dat er vanuit de regio veel financiële vragen liggen, omdat die weg op 1 januari open zou gaan. Ik zal dadelijk nog iets zeggen over de systematieken daarbij. Ik zeg vooral dat het financiële traject er één is, ook tussen de Staat, Rijkswaterstaat en de aannemer. Mijn hoofdopdracht is echter ervoor te zorgen dat wij die weg zo snel als mogelijk open krijgen. Het is de snelste manier om toch een weg met deze aannemer te vinden.

Hoezeer ik ook teleurgesteld ben over wat er is gebeurd, ik weet dat de techniek zeer complex is en ik probeer er met man en macht voor te zorgen dat ik er voor wat de toekomst betreft met deze aannemer snel uit kom. Als wij naar een andere aannemer moeten, dan weet ik dat de kans op verdere vertraging nog groter is. Wij zijn dan maanden kwijt met het zoeken van een andere aannemer, die weer moet ingroeien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hoe zit het met de verantwoordelijkheid op het moment dat wij met de tussenoplossing bezig zijn? Wie draagt die verantwoordelijkheid? Is dat goed geregeld als wij alternatieven gaan zoeken? Daarvoor zal toch iemand de verantwoordelijkheid moeten dragen.

Minister **Eurlings**: In de vergadering van maandagmiddag heb ik ten overstaan van de ambtenaren van de gemeente Roermond, de provincie Limburg, de brandweer, Rijkswaterstaat, de HID, de dg en de aannemer, gezegd dat ik zelf bereid ben om alles te doen. Mijn hele organisatie zit in de planning en wil ervoor zorgen dat alle zaken die zij kan beïnvloeden, op tijd bij elkaar komen. Daar hoort ook bij het duwen en trekken met de aannemer. Het gaat erom hoe wij hier zo goed mogelijk uit komen. Ik denk aan alle afspraken die gemaakt moeten worden. De gemeente moet hier echter vol in meegaan.

Ik heb de oproep tot het openen van de weg van noord tot zuid op de televisie in het vorige weekeinde zeer gewaardeerd. Dat was ook mijn emotie. Die weg moet, als het even kan, van noord tot zuid open. Ook in de persverklaring heb ik de waardering gelezen van onder anderen de deelnemers van provincie en gemeente dat men het een kansrijke optie vond en ervoor wilde gaan. Ook op het decentrale niveau zal men er echter vol voor moeten gaan. In het kader van de wet inzake tunnelveiligheid is de gemeente namelijk het bevoegd gezag. De gemeente zal dus uiteindelijk moeten uitspreken dat de tunnel qua veiligheid in orde is. Nogmaals, de brandweer heeft tijdens dat gesprek aangegeven dat het met deze hele set van maatregelen (een rijstrook open, 50 km/uur, niet vrachtauto's met gevaarlijke lading en met handmatige bediening van de systemen en videocamera's) goed mogelijk moet zijn om daar een prima veiligheid te bereiken.

Het wordt echter zaak dat wij meters gaan maken. Daarom roep ik alle partners, ook de gemeente en de provincie, op om de minimumeisen voor de veiligheid

waaraan voldaan moet worden met elkaar vast te stellen. Laten wij daarbij de harde afspraak maken. Ik sta echt vol aan de lat met alles wat ik in mij heb om die afspraken zo snel mogelijk te realiseren, zodat de auto's en het grootste deel van de vrachtauto's (90%) over die weg mogen rijden.

De heer **Koopmans** (CDA): De oproep van de minister aan het stadsbestuur om er vol voor te gaan, betekent in wezen dat de minister zegt: ik vind dat de noodzakelijke vergunning op grond van artikel 8 van de wet inzake tunnelveiligheid door het gemeentebestuur, indien aan de randvoorwaarden voldaan is – de brandweer maakte daarover afgelopen maandag opmerkingen – verleend zou moeten worden. Dat is wat de minister hier zegt. Die oproep doet hij hier dus.

Minister **Eurlings**: Maandag hebben wij er uit-en-ter-na over gesproken. Het is zo klaar als een klontje dat er een veiligheidsniveau moet zijn dat voldoende is. Ik herhaal dat de brandweer daar als veiligheidsinstantie uitsprak dat dit op deze manier mogelijk moet zijn. Ik wil alles doen om het mogelijk te maken en met alle installaties en alles wat moet, daar achteraan te jagen richting de aannemer en de eigen organisatie. Het is ook zo klaar als een klontje dat de gemeente uiteindelijk het predikaat "veilig" zal moeten geven. Dat heb ik maandag ook zo uitgesproken. Dat werd ook door niemand van de aanwezige ambtenaren tegengesproken.

Ik zal het nog eens uitleggen. Als ik het al zelf zou willen doen, ik ben als landelijk minister geen bevoegd gezag in het kader van de wet inzake tunnelveiligheid. Anders zou ik bij wijze van spreken die wet moeten aanpassen. De gemeente is in dezen dus het bevoegd gezag. Laten wij er nu voor zorgen – daar gaan wij schouder aan schouder voor en dat is mijn vurige wens en verwachting – dat wij zo snel mogelijk alles op de rit krijgen. Laten wij er ook vol voor gaan. Alleen dan hebben wij een kans. Nogmaals, ik ben bereid, voor die kans te gaan. Ik zeg hier "for the record": als wij er niet vol voor zouden gaan, weet ik zeker dat een tijdelijke oplossing sowieso niet lukt. Ik vind het waard om er echt voor te gaan. Ik vind het een grote meerwaarde voor alle mensen die daar in de buurt wonen, dat zij in januari 2008 van de weg gebruik kunnen maken.

De **voorzitter**: Wil de minister proberen, beknopter te antwoorden?

De heer **Koopmans** (CDA): De vraag van de minister aan het stadsbestuur is terecht, maar ik vind dat ook het stadsbestuur recht heeft op het volgende. Als hij van dat bestuur vraagt om die vergunning te verlenen, kan dat alleen omdat hij ook vindt dat er volstrekt sprake is van een verantwoorde situatie. De jure, volgens de wet, is er sprake van een bevoegdheid van B en W, maar de facto gaat het om een verantwoordelijkheid die dat bestuur samen met u publiekelijk draagt.

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. Ik ben ook niet voor niets aan die bespreking gaan deelnemen. Ik ben ook begonnen met de opmerking dat het voor mij heel belangrijk is dat de brandweer heeft aangegeven dat het mogelijk moet zijn om de veiligheid op een voldoende niveau te krijgen. Daarvoor moeten wij met elkaar aan de slag om te bekijken op welke manier wij dat gaan

Eurlings

waarmaken. Ik sta vol aan de lat om met de gemeente en de provincie, via duwen en trekken, te kijken op welke manier wij dat kunnen bereiken. Ik zeg daar wel bij dat het erop aankomt dat de gemeente vervolgens haar wettelijke rol vervult, want anders hebben wij een probleem met de wet inzake tunnelveiligheid. Wij staan er samen voor. Ik ben ervan overtuigd dat het mogelijk is om een situatie te bereiken waarvan wij samen kunnen zeggen dat die verantwoord is, niet alleen de jure, maar vooral ook in de praktijk, mits wij er samen voor gaan.

De **voorzitter**: Uw bevoegenheid is duidelijk, maar ik wil er ook een beetje tempo in houden.

Minister **Eurlings**: Ik zal mijn best doen. Sorry, voorzitter.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De minister betoogt in het kader van de verantwoordelijkheid voor de risicovolle onderdelen van grote projecten uitgebreid, dat dit goed moet worden gemanaged. Dat steun ik. Bij dergelijke complexe projecten waarin de vraag nieuw is, hoort ook een vorm van risicomangement ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het project. Hij hoeft hier nu niet antwoord op te geven, want wij houden een spoeddebat over de opening. Daar steun ik hem ook van harte in. Wij hebben nog een aantal projecten aan de vork. Ik verneem graag via een brief maar ook in een debat wat de minister van het aspect vindt waar de heer Roemer het over had. Wij hebben het over complexe zaken, dus moeten dat van tevoren niet uit de weg gaan. Ik zou het erg betreuren als wij geen gebruik maakten van de beste mogelijkheden.

Minister **Eurlings**: U hebt daar absoluut een punt. Ik heb in een eerder debat van vandaag gezegd dat wij u een TCI-reactie zullen sturen. Mij lijkt dat wij genoeg gelegenheden hebben om binnenkort eens wat breder en meer in conceptuele zin over dit soort dingen te praten. U hebt volstrekt gelijk.

Er moet plaats zijn voor het houden van financiële discussies. Ik heb gezegd dat de schade van Rijkswaterstaat op tafel ligt op grond van de contractuele bepalingen met resultaatsverplichting om op tijd te leveren. Er is de schade van bestuurlijke partners in de regio. Er is schade van burgers. Verder vraagt de regio zich af wat er met het geld voor de medefinanciering is gebeurd. De contractuele bepalingen spelen een rol in de schade van Rijkswaterstaat. Nu wordt uitgezocht waar het precies in wordt vertaald. Er was geen resultaatsverplichting voor de bestuurlijke partners en de regio. Er is geen schade-regeling. De geest van de overeenkomst is dat wij samen proberen om naar oplossingen te zoeken. Een ander punt is dat een aantal decentrale overheden heeft gesteld: wij hebben een eigen bijdrage geleverd op premisse van januari. Daarover zullen nadere gesprekken worden gevoerd.

Over de schade van burgers, met name van die met een bedrijf langs de weg, merk ik op dat Verkeer en Waterstaat een nadeelcompensatieregeling heeft. Als er schadeclaims worden ingediend, stelt Verkeer en Waterstaat een onafhankelijke commissie in. Deze beoordeelt de claims dan. Zo'n commissie is ook ingesteld voor de Hollandse brug. Ik herinner mij de discussies die wij daar plenair over hebben gevoerd. Er zijn nog geen claims ingediend. Dat kan ook niet, want

het is nog niet 1 januari 2008, de datum waar eerder sprake van was.

Ik rond af. Als minister van Verkeer en Waterstaat zit je er niet om alleen maar mooie verhalen te houden. Nederland heeft veel juridische problemen. Bij dit soort projecten kunnen technische complicaties optreden. Ik zeg u: als je een eigen huis bouwt, loop je al vaak vertraging op door de aannemer. Zo gaat het bij een dergelijk groot project ook. U verdient echter een minister die samen met de regio vol voor het zoeken naar een oplossing gaat. Ik kan niet alles voorkomen. Ik ken de problematiek ter plekke en vind het daarom meer dan teleurstellend dat wij met deze vertraging geconfronteerd zijn. Ik hoop en heb er vertrouwen in dat wij de komende weken met vereende kracht, hand in hand met de gemeente Roermond, hand in hand met de provincie Limburg en hand in hand met veiligheidsinstanties zoals de brandweer de tussenvariant handen en voeten kunnen geven en ervoor kunnen zorgen dat er in januari kan worden gereden. Als wij er samen voor gaan, kan dat echt lukken. Als wij daar niet samen voor gaan, is het onmogelijk. Ik heb er vertrouwen in dat wij met elkaar, niet alleen aan de 11.000 mensen die hun handtekening hebben gezet, maar ook aan de overige Limburgers gewoon recht doen en proberen om die weg, al is het niet voor de volle honderd procent, in januari open te hebben. Daar gaan wij voor. Ik ben ervan overtuigd dat het moet kunnen lukken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister heeft volgens mij een aantal vragen over de veiligheid niet expliciet beantwoord. Mag ik uit het feit dat hij daarop geen antwoord geeft, afleiden dat de tijdelijke maatregelen aan de veiligheidseisen voldoen die wij met elkaar aan die tunnel stellen en dat dit dus niet een bijkomend risico oplevert?

Minister **Eurlings**: Ik heb u verhaald uit de vergadering van maandag jongstleden en over de reactie van de brandweer daar, die door niemand werd tegengesproken, niet door de mensen van Rijkswaterstaat en evenmin door de vertegenwoordigers van gemeente en provincie. Die reactie komt erop neer dat het mogelijk moet zijn een adequaat veiligheidsniveau te bereiken door de lagere snelheid, door het vrijhouden van één rijbaan voor de hulpdiensten, door het eruit halen van brandgevaarlijke vrachtauto's en door het feit dat systemen met de hand worden aangezet en dat met videocamera's in de gaten wordt gehouden wat er gebeurt. Ik heb zojuist de gebieden genoemd waarop installaties aanwezig zullen moeten zijn. Nu komt het erop aan dat wij zo snel mogelijk samen met de gemeente, maar ook met de provincie en de brandweer, komen tot het nadrukkelijk specificeren van de minimumeisen die wij nu definitief vaststellen. Vervolgens moeten wij dan bekijken wat ons te doen staat en hoe wij ervoor kunnen zorgen dat het werk ook zo snel mogelijk wordt gerealiseerd. Dat is het proces van dit moment.

Ik doe nogmaals aan iedereen de oproep om meters te maken. Ik heb het vorige weekend met mijn mensen doorgewerkt, net als velen bij de gemeente en de provincie. Als het moet, werken wij alle weekends door tussen nu en januari.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Na 2 oktober is er een ministeriële wervelwind door de aanpak van de A73-zuid gegaan. Ik vind echter ook de constatering terecht dat men vanaf 12 augustus jongstleden toch tijd heeft verloren.

Venlo-Sint Joost is als de A73 klaar is een autoritje van 20 minuten. Daarvan zit men twee minuten in de tunnel in Roermond. Het tussenvoorstel van de minister om tijdelijk maatregelen toe te staan, betekent dat men er 22 minuten over gaat doen. Het standpunt van de VVD-fractie tot nu toe betekent dat men er meer dan een uur over gaat doen. Wij delen de ergernis met de minister over de ontstane situatie, maar ook het vertrouwen in de aanpak die hij hier heeft neergezet. Dit betekent wel dat er nog heel veel te doen is. Daarvan moeten wij het resultaat nog zien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Het is overduidelijk dat de minister alles uit de kast haalt om te zorgen dat er in ieder geval op 1 januari a.s. sprake zal zijn van gedeeltelijke openstelling van de weg. Ik hoor nog graag van de minister hoe hij het voor elkaar wil krijgen dat hij dit net als zijn dienst als topprioriteit ziet en met een andere houding tegenover regio en bewoners probeert hierin te opereren. Ik heb daarover nog te weinig gehoord.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Het gaat de VVD erom dat de A73 gewoon een tweemaal tweebaansweg wordt en dat er dus niet door andere tussenoplossingen, hoe goed bedoeld ook, vertraging ontstaat. Ik hoop dat alle partijen naar vier banen willen.

Wat het feitenrelaas betreft ben ik nog niet gelukkig met het antwoord van de minister. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er vertraging is ontstaan bij de A73, waardoor het betrokken stuk snelweg niet als snelweg kan worden geopend op 31 december 2007;

overwegende dat dit vragen oproept over het werk van Rijkswaterstaat;

van mening dat de zaak tot op de bodem moet worden uitgezocht, hoe de contracten waren, hoe de controles op uitvoering waren en wanneer wie geïnformeerd is over mogelijke vertraging;

verzoekt de regering, de Kamer rapport uit te brengen binnen een maand,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Neppéus. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (31200-A).

De heer **Koopmans** (CDA): Betekent "binnen een maand" dat alle ambtenaren die namens de minister, onszelf en alle Limburgers ervoor moeten zorgen dat die weg open gaat, nu rapportjes moeten schrijven en papier moeten maken in plaats van een tunneltechnische installatie aanleggen?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik neem aan dat er voldoende ambtenaren zijn in Den Haag die niet zelf bij die weg betrokken zijn en dat kunnen beantwoorden. Als het zes weken moet duren of als u akkoord gaat met de motie als er twee maanden in staat, neem ik dat voorstel van u over.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik kan die motie best steunen, maar dan moet u erin zetten dat dat rapport een maand, en niet eerder, nadat die vierbaansweg klaar is, moet verschijnen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben nog helemaal niet zo ver dat ik die motie kan steunen. Nou breekt mijn klomp! Via Actal vecht de VVD-fractie ervoor om alles maar met minder informatie te doen, en nu vraagt zij om iets wat per definitie op het bordje ligt van de minister als het gaat om de uitvoering. Hoe kunnen wij nu dit soort details van ieder project verlangen? Dat is toch te gek voor woorden?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik geloof niet dat dat te gek voor woorden is. Het is daarentegen te gek voor woorden dat er zulke vertraging ontstaat. Het is de rol van het parlement om daarop in te gaan. Als de termijn iets langer moet zijn omdat de weg voorrang heeft, wil ik daar graag over praten met de heer Koopmans. Maar het is onze rol als parlement om ervoor te zorgen dat wij dit soort dingen weten. En dat heeft niets met administratieve lasten te maken, maar met de werkelijkheid.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het heeft er wel degelijk mee te maken en als u snel wilt werken, moet u vooral de minister het werk laten doen. Wij hebben vandaag als parlement onze verantwoordelijkheid genomen en de minister naar de Kamer geroepen en dan hoeven wij niet nog eens een hele rapportage over allerlei technische details te ontvangen. Per definitie ligt dat in de uitvoering op het bordje van de minister.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Het gaat niet alleen om allerlei technische details, maar juist ook om wat erover in de contracten stond en welke informatie is verstrekt. Daarover zullen wij een politieke stellingname moeten bepalen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik kan redelijk kort zijn. Ik geloof wel dat de minister op dit moment doet wat hij moet doen; en laat hem dat vooral goed, veilig en snel doen.

Ik heb er iets minder vertrouwen in of de organisatie die de minister daarbij helpt, nu voldoende bij machte is

Roemer

om dergelijke zaken in de toekomst te voorkomen. Ik heb daarvoor geen rapportage of een onderzoek nodig. Wij rekenen de minister daar de volgende keer op af, tenzij hij nu aangeeft dat hij nog zaken nodig heeft. Dat kunnen wij dan nog regelen, maar de minister moet nu gewoon doen waarvoor hij aangesteld is.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik meen dat de minister nu wel overtuigd is van het feit dat hij zijn best moet doen. Wij zijn er in ieder geval van overtuigd dat hij ervan overtuigd is. Ik kan echter niet uitsluiten dat er tussen nu en die tweeënhalve maand die ons nog resten, best nog wel een geniaal idee komt vanuit ondernemers, brandweer of zelfs het leger, om toch nog tot een volledige openstelling te komen. Dus bij dezen de oproep: komt die er, omarm die dan en doe uw best.

Verder heeft de minister gesproken over een resultaatverplichting van de aannemer. Als hij die niet na kan komen, zullen er schadeclaims volgen. Wat dat betreft stel ik voor om de schadeclaims die aan het Rijk worden uitgekeerd ten goede te laten komen aan de burgers die te lijden hebben van dit ongemak.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn uitgebreide beantwoording. Mijn fractie heeft al vaker gezegd geen vertrouwen te hebben in bestuurders die almaar sussen en alles met de mantel der liefde willen bedekken. Ik heb heel veel waardering voor een minister die eerlijk de problemen benoemt en meldt en daarover ook verantwoording aflegt maar vervolgens ook de koe bij de horens vat. En deze minister doet dit bij voortduring. Ik steun hem dan ook van harte bij zijn aanpak en wens hem daarbij veel succes. Hij heeft gezegd dat het een tunnel is voor alle Limburgers, maar volgens mij wordt de tunnel betaald met belastinggeld van alle Nederlanders.

Ik sluit af. Als de minister in de komende maanden hulp nodig heeft in technische zin, bijvoorbeeld om nog eens een boutje of een schroefje aan te draaien, bied ik mij bij dezen aan, teneinde ervoor te zorgen dat de weg zo snel mogelijk opengesteld kan worden.

De **voorzitter**: Dat was een opmerking van een echte padvinder. Ik bedoel dit heel positief. U kent de liefde voor de scouting van de heer Koopmans en mij, en misschien ook van anderen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik herhaal datgene waarmee ik in mijn eerste termijn begon. Het is zeer onfortuinlijk en teleurstellend dat wij hier bij elkaar moeten zijn. Ik denk dat wij dit allen zo voelen. Tegelijkertijd is het zo dat wij niet hadden kunnen voorzien dat een aannemer zich niet aan zijn contractuele verplichting zou houden. Daar ligt het eerste probleem. Als was geleverd zoals contractueel was afgesproken, zou de weg op tijd open zijn geweest.

Hoe is vervolgens door de organisatie omgegaan met dat plotse noodsignaal? Sommige dingen zijn goed en begrijpelijk. Tegelijkertijd had in de eindfase de informatievoorziening van mij sneller gekund, en richting

de regio sneller gemoeten. Ik vind dat de regio in het vervolg ongeveer op hetzelfde moment als waarop ik geïnformeerd wordt, een officieel communiqué moet krijgen. Dit moet gewoon worden besproken, net zoals je goede voortgang met elkaar bespreekt. Ik vind het vervelend dat mensen dingen via de krant hebben moeten vernemen. Ik zeg u nogmaals: om en nabij op hetzelfde moment dat ik de nota op mijn bureau kreeg, lekte die uit. Anders hadden wij dit wellicht nog op een goede manier kunnen organiseren.

Ik vind dat leermomenten. Ik heb die leermomenten nadrukkelijk gecommuniceerd. Toen aan mijn bureau eenmaal helder was wat de situatie was, hebben de ambtenaren in het weekend doorgewerkt en is de DG naar Limburg gereisd. Ik denk dat bij deze en gene wel tussen de oren zit dat dit een topprioriteit is voor mijn organisatie. Daar kan men echt zeker van zijn. Ik zal daar ook nooit, naar wie dan ook in mijn organisatie, enige twijfel over laten bestaan.

Maar hoe nu verder? Nogmaals: ik kan niet van regen zonnenschijn maken; wij worden allemaal met de regen geconfronteerd. De vraag is hoe wij de paraplu zo snel mogelijk open krijgen en hoe wij ervoor zorgen dat de weg zo snel mogelijk open kan. Op dat punt ben ik een beetje geschrokken van de insteek van mevrouw Neppéus. Ik zeg dat op een vriendelijke manier, want ik snap haar zorgen. Die zorgen zijn terecht: met een tijdelijke oplossing moet je de langetermijnoplossing niet nog veel moeilijker maken. Ik snap die zorg, maar dat is ook mijn zorg. Dat is een zorg van iedereen die maandag aanwezig was en wij hebben dat ook bij de aannemer neergelegd. Juist om dat te kunnen voorkomen, moeten wij nu echter zo snel mogelijk in beeld krijgen wat er allemaal moet gebeuren voor de korte termijn en voor de langere termijn. Wij moeten dus ook weten wat wij op de korte termijn qua veiligheid precies gaan doen om die tijdelijke oplossing mogelijk te maken.

Ik heb gezegd: als blijkt dat die tijdelijke oplossing altijd tot gevolg heeft dat de definitieve oplossing veel later komt, kom ik terug naar de Kamer en gaan wij heroverwegen. Het beeld was maandag echter heel nadrukkelijk dat het mogelijk zou moeten zijn om die kortetermijnoplossing te realiseren zonder dat de definitieve oplossing veel verder weg in de tijd ligt. Als inderdaad blijkt dat het kan, hoop ik dat ik mevrouw Neppéus aan mijn zijde zie; dat zeg ik echt in alle ernst. Ik hoop dat zij dat hier nadrukkelijk wil uitspreken, want het is echt nodig dat wij schouder aan schouder staan om een kans te hebben om de weg op 1 januari te kunnen openen.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik begrijp de minister best en denk graag met hem mee, want het is in ons aller belang dat er vier banen open gaan. Kan de minister mij over anderhalve week of binnen een aantal dagen zeggen hoe het zit? Ik denk uiteraard graag met hem mee, maar ik zit met die vertraging. Als de minister het over anderhalve week globaal en dus niet tot op de komma kan aangeven, denk ik graag met hem mee, maar daar moet hij mij bij helpen.

Minister **Eurlings**: Ik geef u dat graag zo snel mogelijk aan, maar daar heb ik alle regionale partners bij nodig. Ik geef u dat zo snel mogelijk aan, maar ik vind het wel fijn om te weten dat wij er samen voor gaan om het mogelijk te maken. Ik hoop dat u dat wilt toezeggen. Als

Eurlings

blijkt dat het echt niet kan, hebben wij een andere situatie. Dan is uw zorg volstrekt mijn zorg, maar laten wij nu eerst proberen om het samen mogelijk te maken. Ik hoop dat wij dat hier kunnen uitspreken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik verkeer in de veronderstelling dat er al is afgesproken dat binnen een week duidelijk zou worden hoe het met het verdere verloop zou gaan. Volgens mij zijn die afspraken al gemaakt.

Minister **Eurlings**: Er zijn verschillende afspraken gemaakt, maar ik sta echt aan de lat met mijn organisatie. Ik moet dus desnoods ieder weekend tussen nu en januari, maar hoe eerder wij die zaak op de rit hebben, hoe beter. Af en toe hoor je mensen zich afvragen of zij er wel voor moeten gaan. Nadat ik zelf overvallen was door dit nieuws, heb ik een signaal gegeven dat met kunst- en vliegwerk sowieso een stuk van die weg open moest. Toen zei de heer Van Reij op televisie terecht dat de hele weg van noord naar zuid open moest, ook in het kader van de zeer indrukwekkende handtekeningenactie. Vervolgens heb ik maandag samen gezeten met de vertegenwoordigers, de regio en de brandweer.

De **voorzitter**: Dat hebt u allemaal al een paar keer gezegd.

Minister **Eurlings**: Ik wil hier nog één keer aan de orde stellen dat het niet gemakkelijk is. Ik kan geen garantie geven dat het lukt. Toen ik maandag de vergaderzaal uitliep, heb ik gezegd dat als wij er echt samen voor gaan en als wij het echt proberen, het mogelijk moet zijn om in januari die weg open te hebben. Er zijn vandaag mensen van de gemeente Roermond en van de provincie aanwezig. Zelfs de gouverneur is er, heb ik gehoord. Ik spreek het vertrouwen uit dat als wij er samen voor gaan, het ons gaat lukken. Dat vind ik een dure plicht. Misschien wordt het in januari geen feestje, maar wel een historisch moment, niet alleen voor de provincie Limburg, maar voor het hele land. Dit was het laatste stukje Nederland waar al tientallen jaren een autosnelweg ontbrak. Het wordt hoog tijd dat deze situatie eindelijk voorbij is.

De **voorzitter**: Ik ben even kwijt of u al een oordeel over de motie hebt gegeven.

Minister **Eurlings**: O ja, de motie. Ik snap wat mevrouw Neppéus wil vragen. Ik vraag haar, mijn brief er nog eens bij te pakken. Op pagina twee staat: "Tevens heb ik Rijkswaterstaat opgedragen te onderzoeken hoe deze situatie heeft kunnen ontstaan. Daarbij komen naast de contractuele aspecten ook de technische complexiteit van de installaties, de effecten van de nieuwe Wet tunnelveiligheid en de effecten van de scopewijziging aan de orde. Zodra de uitslag van het onderzoek dat nu loopt, bekend is, zal ik u daarover informeren." Ik kan mij dus voorstellen dat mevrouw Neppéus haar motie aanhoudt tot het moment dat ik de informatie heb verstrekt. Ik heb in deze brief dus al toegezegd wat mevrouw Neppéus vraagt.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Het is mooi dat Rijkswaterstaat met dat onderzoek bezig is. Ik neem aan dat dan ook wordt bekeken wat Rijkswaterstaat heeft gedaan. Daar gaat het mij ook om.

Minister **Eurlings**: Natuurlijk. Ik zal zelf mijn waardering geven van het onderzoek. Ik hoop dat ik hier niets achter de tong heb gehouden. Ik heb gezegd dat ik vind, vond en blijf vinden dat dingen beter moeten, ook in mijn eigen organisatie.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Dan zal ik de motie aanhouden.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Neppéus stel ik voor, haar motie (31200-A, nr. 8) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil weten of de eventuele boete die de aannemer straks betaalt in de staatskas vloeit of dat de minister deze wil gebruiken als compensatie voor de burgers en bewoners.

Minister **Eurlings**: Daar wil ik nu niet op vooruitlopen. Nu ben ik aan het bepalen wat onze positie is en wat onze aanpak is. Ons bereiken geluiden uit de regio, waarvoor de verplichting geldt om per 1 januari klaar te zijn. Als de weg op 1 januari niet open is, kunnen burgers komen met schadeclaims. Ik informeer de Kamer zodra ik daar nieuws over te melden heb. Op dit moment is dit het enige wat ik daarover zorgvuldigheidshalve kan zeggen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 in verband met de implementatie van richtlijn 2005/89/EG inzake maatregelen om de zekerheid van de elektriciteitsvoorziening en de infrastructuurinvesteringen te waarborgen (30934).**

(Zie vergadering van 5 september 2007.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter. Het gaat om een belangrijk onderwerp, maar wat mij betreft kunnen wij deze heropening beperken tot het amendement dat de heer Zijlstra heeft ingediend over het vangnet. De minister heeft de CDA-fractie in de twee termijnen van dit debat ervan overtuigd dat het bij voorbaat opnemen van een vangnetregeling in de wet nuttig zou zijn bij een plotseling opduikende schaarste. Daarom ook hebben wij ons laten overtuigen en heeft mijn fractie het amendement om deze bepaling uit het wetsvoorstel te schrappen ingetrokken. Maar, het is wel mogelijk dat zo'n vangnet invloed heeft op de marktwerking. De CDA-fractie vindt het dan van belang dat deze Kamer nadrukkelijk betrokken wordt bij de beslissing om zo'n vangnetregeling daadwerkelijk van kracht te verklaren. Het amendement dat collega Zijlstra heeft ingediend om een voorhangprocedure aan de invoering van die vangnetregeling te verbinden, kan daarom op steun van de