

## Cramer

De heer **Hessels** (CDA): Ik wil daar toch nog een keer op aandringen, bij wijze van uitzondering.

De **voorzitter**: Uw tijd was nog niet om.

De heer **Hessels** (CDA): Nee, precies. Er zijn een heleboel vragen over duurzaamheid. Dat is ontzettend belangrijk. Het grootste dagblad van Nederland opent met de kop dat de consument met groene stroom, waar deze groene minister toch voor staat, wordt opgelicht. En dan komt de minister hiernaartoe en zegt dat zij geen antwoord geeft aan het parlement. Dat vind ik vreemd.

De **voorzitter**: De minister persisteert daarin, begrijp ik?

Minister **Cramer**: Ik persisteer daarin omdat ik de vragen die in algemene zin over deze problematiek zijn gesteld, vanuit mijn achtergrond als minister van VROM op schriftelijke wijze zou kunnen beantwoorden, maar nu niet.

De **voorzitter**: U bent gevraagd om als minister van VROM te antwoorden op met name het punt van duurzaamheid. Het is een mondelinge vraag, geen schriftelijke, maar ik kan hier verder weinig aan doen.

Minister **Cramer**: Ik wil de gestelde vragen met alle plezier schriftelijk beantwoorden. De vragen die op het terrein liggen van collega Van der Hoeven, kan zij voor dit weekend beantwoorden. Dat kan ik toezeggen.

De **voorzitter**: Dan gaan wij nu alle vragen noemen die wij beantwoord willen hebben. Als u ze niet kunt beantwoorden, kunt u ze niet beantwoorden, dus dan gaan wij na ommekomst van het antwoord verder.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Zo werkt het toch niet in een vragenuur. Het spijt mij verschrikkelijk dat wij er zo'n punt van moeten maken, en dat gaat nog wel even door, als ik het zo zie, maar zo werkt het niet. De grootste krant van Nederland, niet de beste overigens, kopt dat groene stroom oplichting is. Daar verwachten mensen een antwoord op. Daar is dit vragenuurtje in het parlement voor. Het feit dat de minister van Economische Zaken er niet is, vormt geen beletsel voor de regering om antwoord te geven. Ik kan nu wel 17 vragen toevoegen aan dit verhaal, want die heb ik ook wel, maar ik voel aan mijn water dat zij niet worden beantwoord. Hoe moeten wij hiermee verder?

De **voorzitter**: Om die reden deed ik net het voorstel om de vragen te inventariseren. Verder kan ik niet gaan. Ik kan de antwoorden niet voor de minister schrijven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vind het heel vreemd. Deze minister is "chef groen" van het kabinet, zou je kunnen zeggen. Ik vind ook dat zij als "chef groen" het antwoord hierop uit haar mouw moet kunnen schudden. Als zij erin persisteert om dat niet te doen, wat ik een schoffering van de Kamer vind, dan vraag ik bij dezen een spoeddebat over deze kwestie. Ik vind dat deze zo snel mogelijk de wereld uit moet.

De **voorzitter**: Dat kunt u zo meteen bij de regeling aanvragen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat ga ik zo doen, want dit kan zo niet.

De **voorzitter**: Die aankondiging is gehoord.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik luister echt met verbijstering naar de minister. Het kabinet spreekt met één mond, maar wij hebben de "chef groen" en die kan niet beantwoorden. Mijn vraag zou zijn of nu blijkt dat deze hele regelgeving een poppenkast is geweest, dat wij jarenlang voor de gek zijn gehouden en dat dit blijkbaar nog steeds niet is afgelopen. Als ik geen antwoorden krijg, kan ik nu al zeggen dat wij het verzoek van mevrouw Van Gent steunen. Dat mag dan mede namens de VVD worden ingediend.

De heer **Madlener** (PVV): De PVV heeft nooit in groene stroom geloofd. Dit is een groene illusie. Het zijn groene sprookjes. De minister is de minister van de groene sprookjes. Ik steun dus het verzoek om een spoeddebat. Dan gaan wij uitdiepen hoe het werkelijk zit.

De heer **Jansen** (SP): Ik begrijp van een collega dat de minister-president onlangs 58 mln. heeft gevraagd voor een betere coördinatie van het kabinetsbeleid. Ik denk dat de Kamer dat geld moet terugvragen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ook ik zal steun geven aan het verzoek om een spoeddebat. De minister is misschien wel "chef groen", maar als zij de onvrede over zo'n belangrijk thema, waarover zo'n vreselijk bericht in de krant verschijnt, niet onmiddellijk kan wegnemen, staat hier vooral een groentje, iemand die niet in staat is om zoveel onvrede weg te nemen.

De **voorzitter**: Ik sluit deze vraag hierbij af. Wij komen er straks bij de regeling op terug. Ik dank de minister.

Minister **Cramer**: Staat u mij toe om nog iets te zeggen? Ik reageer niet, omdat het bericht in de krant wat mij en collega Van der Hoeven betreft niet juist is. De consument wordt niet opgelicht, maar ik kan niet ingaan op de onderhandelingen in Brussel. Ik wil mijn collega Van der Hoeven de gelegenheid geven om aan te geven wat de fase van de onderhandeling is, maar er is nog geen uitsluitsel over wat er gaat worden besloten over de hernieuwbare energie. Daarom heb ik gezegd dat ik op dit moment op de vele vragen van de heer Hessels nog geen antwoord kan geven. Ik wil wel toezeggen dat ik voor komend weekend samen met mevrouw Van der Hoeven de gestelde vragen zal beantwoorden.

De **voorzitter**: Nee mevrouw Van Gent, ik laat hier nu door niemand nog iets over zeggen.

---

**Vragen van het lid Roemer aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de nieuwe verdraging bij het opleveren van de tunnels van de A73.**

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Van "chef groen" naar "chef verkeer". Dit weekend las ik dat minister Eurlings nieuwe wegen zelf wil openen. Dan hoop ik dat zijn opvolger hem daarvoor uitnodigt, want tot nu toe horen

wij alleen maar ambities van de minister die steeds worden gevolgd door vertragingen en hogere kosten. De SP-fractie heeft het wel gehad met mooie woorden en ambities van de minister als hij die tot de dag van vandaag niet kan waarmaken. Het afgelopen jaar heeft de minister acht keer een voorstel gelanceerd om sneller infrastructuur aan te leggen. Dat waren meer voorstellen dan er wegen werden geopend. Dan zal ik nog maar zwijgen over het feit dat de SP-fractie bij de minister diezelfde ambitie mist om extra te investeren in beter en goedkoper openbaar vervoer. Hier hebben wij genoeg van.

De nieuwste vertraging is nu bij de tunnels van de A73 bij Roermond. Deze soap lijkt maar niet te eindigen. Het is een weg die van groot belang is voor de verkeersveiligheid en voor de regio. Volgens De Telegraaf – daar is die weer – gaan de tunnels die al in januari van dit jaar open hadden moeten gaan, wederom pas later definitief open. Wederom vertragingen dus. Hierover heeft de SP-fractie de volgende vragen aan de minister.

Hoe zit het precies met de extra vertragingen bij de definitieve openstelling van de tunnels bij de A73? Hoe groot is die vertraging en wat is hier de oorzaak van?

Tot drie keer toe heeft de minister in het vorige debat verzekerd dat een gedeeltelijke openstelling van deze tunnel niet tot nieuwe vertragingen zal leiden. Waarom heeft hij die harde toezegging niet waar kunnen maken?

Wat gaat de minister doen om van Rijkswaterstaat weer een geloofwaardige instantie te maken? Het vertrouwen in die instantie is immers bij velen tot een dieptepunt gedaald.

Wanneer gaat deze weg nu definitief open en welke garanties kan de minister daarvoor geven?

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Laat ik aan het eind van dit – althans in het deel dat ik heb mogen meemaken – turbulente vragenuur met een positieve noot beginnen. Ik kan de heer Roemer namelijk geruststellen: hier staat niet alleen de minister van ambities, maar ook van resultaat. Dit jaar wordt ongeveer 190 km wegstrook opgeleverd. Dat is ongeveer twee keer meer dan gemiddeld per jaar, in vergelijking met de periode halverwege de jaren negentig tot 2005. Er wordt dus geleverd "as we speak".

Het project A73 is misschien wel het moeilijkste van deze tijd. Ongeveer een jaar geleden werden wij geconfronteerd met het niet op tijd gereed komen van de afbouw. De aannemer gaf dat aan. Vanaf dat moment hebben wij samen met de regio geprobeerd om er, ondanks die zeer vervelende situatie, het beste van te maken. Wij konden ervoor kiezen, de tunnels dicht te houden en helemaal af te bouwen of die tijdelijk open te stellen. Met een handtekeningactie vroeg de regio Roermond de tunnels zo snel mogelijk open te stellen. Wij, inclusief ik als minister, hebben dat con amore gedaan. Tot op de dag van vandaag heb ik daarvan geen seconde spijt. Tot nu toe zijn ongeveer 2,8 miljoen auto's door de tunnels gereden. Als wij voor het andere scenario hadden gekozen, die van meteen openstellen van de tunnels met alle problemen van dien, was misschien pas op dit moment de eerste auto erdoor gereden. Ik denk dus nog steeds dat dit met alle problemen in gedachten de minst slechte oplossing was.

Wij komen nu in de fase dat wij de eindsprint moeten inzetten: de laatste loodjes. Ik heb eerder gezegd dat die tunnels, als die gereed zijn, nog een aantal weken geheel moeten worden gesloten. Er moet onder andere een laatste test worden gedaan. Daarvoor liggen verschillende scenario's klaar. Juist omdat ik er zeer aan hecht dat met de regio wordt opgetrokken en dat alle voor- en tegenargumenten en mitsen en maren in mijn afweging tot hun recht komen, was in het bestuurlijk overleg van vorige week eerst de regio aan het woord. Dat zal in het bestuurlijk overleg van vanavond niet anders zijn. Ik word vervolgens ingelicht over alle gevoelens over de verschillende scenario's die in de regio leven. Op basis daarvan zal ik mijn besluit moeten nemen. Uiterlijk volgende week zal ik dat aan de Kamer voorleggen.

Ik ga nu niet op de verschillende scenario's in. Nu de details volledig zijn uitgewerkt, merk ik wel op dat de zure appel misschien nog wat groter is dan aanvankelijk was gedacht. Wij staan echter voor de eindstreep en hebben keihard gewerkt. Het is een rotsituatie, waarin je met elkaar voor de minst slechte oplossing moet kiezen. Goede oplossingen zijn er immers niet. De keuze moet gebaseerd zijn op een goede tunnel en de veiligheid dient te zijn gegarandeerd. Ik hecht eraan om nog een keer nadrukkelijk te zeggen dat het om veiligheid gaat. Het is een heel lange tunnel. God verhoede dat, als de komende jaren een vreselijk ongeluk gebeurt, de veiligheidssystemen niet optimaal werken. Wij doen het voor de veiligheid van de weggebruikers. Ik zeg nogmaals dat ik voor het eind van volgende week bij de Kamer terugkom.

De heer **Roemer** (SP): De zure appel is groter dan gedacht. Dat begint wel heel herkenbaar te worden voor Rijkswaterstaat. Dat is vervelend. De minister kan weer niet zeggen hoe lang het duurt. Evenmin geeft hij aan waardoor die extra vertraging wordt veroorzaakt. De Kamer en de regio schieten daarmee dan ook niet bar veel op. In het vorige debat heeft de minister tot drie keer toe gezegd dat tijdelijke openstelling niet tot extra vertraging zou leiden. Waarom kon hij die harde toezegging niet waarmaken? Waarom is hij destijds niet goed geïnformeerd?

Mijn meest relevante vraag is of de minister bereid is om een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar het falen van dit project en de rol van Rijkswaterstaat bij de tunnels van de A73 en zo de onderste steen boven te krijgen.

Minister **Eurlings**: Er is geen sprake van vertraging, maar van werkzaamheden die nog moeten worden gedaan. Het zijn werkzaamheden die naar hun aard heel complex zijn. Wij kunnen daarover badinerend doen, maar ik kan geen tunnel bouwen. De heer Roemer kan dat evenmin en Rijkswaterstaat doet dat ook niet. Het werk moet daar gebeuren door de aannemer. Het werk moet ook goed gebeuren. Nu de detailplanning voor de eindfase er ligt, is duidelijk wat er nog moet gebeuren. Daarop kom ik echter pas terug als ik de regio goed heb gehoord.

Ik heb nooit gezegd dat een tijdelijke opening niet tot vertraging aan het einde van het project mag leiden. Ik heb gezegd dat de vertraging niet significant mag zijn. Ik zeg juist dat bij definitieve afbouw wellicht pas om en nabij de dag van vandaag de eerste auto door de tunnel was gereden. Wat is dan beter? Een situatie waarin er al

2,8 miljoen auto's door de tunnel zijn gereden of wachten met opening tot de dag van vandaag? Ik denk nog steeds dat de keuze van tijdelijke openstelling de goede was. Het sloot ook volstrekt aan bij de vraag van de regio. In het eerste weekend met problemen stonden er immers al 11.000 handtekeningen onder een petitie die vroeg om een zo snel mogelijke opening.

Het gevraagde onderzoek is al uitgevoerd door de onafhankelijke accountantsdienst. Daarover komen wij vast nog een keer te praten. Daaruit blijkt dat de aannemer de data niet is nagekomen. Daar ligt een behoorlijk probleem. Als puntje bij paaltje komt, had Rijkswaterstaat het probleem wellicht enkele maanden eerder kunnen vermoeden. Rijkswaterstaat wijst er echter op dat het de eerste keer is dat de betrokken aannemer de afgesproken termijnen niet nakomt.

Ik ga het niet mooier maken dan het is. Ik vind het ook als Limburger heel vervelend dat dit zo loopt. Ik kom vaak in de regio. Ik spreek daar vaak met mensen. Het gaat hier om mijn verantwoordelijkheid. Ik kan geen sprookjes verkopen. Het is mijn verantwoordelijkheid om dit project goed af te ronden. Ik wil ook als er ooit een ongeluk gebeurt, God verhoede het, mijzelf recht in de spiegel blijven aankijken. De veiligheidssystemen moeten dus goed getest zijn en goed werken. Zolang als ik minister ben, geef ik niets toe op dat vlak, ook als het een of meer weken langer doorwerken betekent.

De heer **Weekers** (VVD): Het dagblad De Limburger had gisteren twee grote artikelen op de voorpagina. Het ene artikel ging over welke Limburgse CDA'ers zijn afgehaakt bij de opvolging van de heer Eurlings als lijsttrekker voor het CDA. Daarover zal ik het niet hebben. Het andere artikel, vergezeld van een heel grote foto, gaat over een onverwacht bezoek aan de tunnels in Roermond. De burgemeester van Roermond wilde met twee wethouders de noeste werkers daar wat vlaaien komen aanbieden voor het harde werk. Tot hun grote schrik was er helemaal niemand aan het werk. Dat bracht vervolgens een van de krantenlezers tot de volgende reactie op de website: "ik woon pal aan de tunnel, verbaasde mij er in de weekenden over dat er zo weinig activiteiten waren. ben nu vier weken lang, iedere zaterdag met de hond rustig door de tunnel heen gebanjerd: er is helemaal niemand. ook niet in de vluchtbuizen, je kunt zo via de nooduitgangen er in komen en kijken: er is helemaal niemand."

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

De heer **Weekers** (VVD): Ik heb twee vragen. De tunnels van de A73 zijn op dit moment het lachertje van Limburg. Rijkswaterstaat ook al. Hoe voorkomt deze minister dat eenzelfde kwalificatie aan hem gaat kleven? De minister heeft in het debat van driekwart jaar geleden, over de A73 en de tunnels, Rijkswaterstaat een pluim gegeven voor de aanpak van de tunnels. Vindt de minister nog steeds dat Rijkswaterstaat een pluim verdient?

Minister **Eurlings**: Over mijn reputatie hoeft de heer Weekers zich geen zorgen te maken. Ik sta dicht bij de mensen in mijn provincie. Dat blijf ik ook staan. Zolang als ik minister ben, en ook daarna, zal ik verantwoording afleggen.

Ik vind het niet terecht dat er zulk grote kwalificaties worden gebruikt. Als het over mij gaat, kan ik daar goed tegen. Ik vind het niet terecht als het gaat over de mensen van Rijkswaterstaat. Dat zijn heel veel mensen die er kei- en keihard aan trekken om het beste van dit project te maken. Het zijn ook mensen uit de provincie van de heer Weekers, die iedere dag terug naar huis gaan en daar van hun kinderen horen dat zij door hun klasgenootjes aangesproken worden op wat er in de krant staat.

Na alle grote woorden en verhalen zal ik ingaan op de inhoud. Dit is heel specialistisch werk. Er lopen dan ook geen honderden mensen in die tunnel. Op dit moment gaat het om heel complexe tests. Ik heb de HID gebeld over het verhaal over de burgemeester. Prima overigens dat die zoveel energie heeft om 's nacht met vlaaien onderweg is. Iedereen zou het zich wensen! De HID heeft aangegeven dat een van de veertien tests dat weekeinde was mislukt. Die test moest daarop opnieuw opgezet worden. Het had geen zin om de mensen in de tunnel met hun handen over elkaar te laten zitten. Als een test mislukt, is er tijd nodig om die opnieuw op te zetten. Dat is dus het beeld. Als ik op de plek van de heer Weekers zou staan, gebruikte ik wellicht ook grote woorden. Dit is echter de inhoud. Als u op deze plek stond, had u met de inhoud en verantwoordelijkheid te maken. Ik gebruik liever niet zulke grote woorden. Er is geen project waaraan ik zo heb geprobeerd te duwen en te trekken als dit. Ik zet mij volledig in om dit project samen met de regio zo snel als dat verantwoord kan tot een goed einde te brengen, maar ook zodanig dat de veiligheid van de miljoenen mensen die de komende jaren door de tunnel zullen gaan, is gewaarborgd.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De minister zei net: wij staan kort voor de eindstreep. Sporters weten dat kort voor de eindstreep nog van alles kan misgaan. Er zijn in dit debat drie zaken cruciaal. Het gaat over veiligheid, het gaat over techniek en het gaat over geloofwaardigheid. Uitgaande van die drie zaken stel ik de minister de volgende vragen.

Minister, bent u bereid om een aantal internationale tunneldeskundigen te laten kijken naar twee dingen? Het eerste is, of het traject dat u en Rijkswaterstaat zich hebben voorgenomen om te komen tot een snelle en veilige openstelling het enig juiste is. Het tweede is, of het eigenlijk wel mogelijk is om die meer dan vijftig veiligheidssystemen op elkaar te laten aansluiten in een soort van hightech werkelijkheid.

Gesteld dat er met sommige onderdelen van die veiligheidssystemen problemen zijn, maar dat er desondanks sprake is van een Europees aanvaard veiligheidsniveau en dat die internationale onafhankelijke raad zegt dat het verantwoord is om de weg en de tunnel open te stellen zonder die onderdelen, bent u dan bereid om dat te doen?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Nederland heeft zijn tunnelwetgeving waarin wij geen risico's met veiligheid nemen. Deze Kamer heeft die wetgeving mede opgesteld en heeft deze goedgekeurd. Het is niet de enige tunnel die onder dat regime valt. Iedere nieuwe tunnel, zeker van die lengte, zal eronder vallen. De Hubertustunnel, die ik begin oktober hier in Den Haag hoop te openen, heeft ook tal van veiligheidssystemen. Er hebben deskundigen

meegekeken naar deze tunnel. Bij Rijkswaterstaat zit ook veel deskundigheid op dit vlak. Dat is werkelijk waar.

Ik weet dat die vragen door de regio op tafel zijn gelegd en ik ben benieuwd wat het gesprek met de deskundigen oplevert, maar ik ben er geen voorstander van om hier als minister nu maar de gemakkelijke uitweg te kiezen en te pretenderen dat wij misschien een of enkele weken kunnen redden door een behoorlijk gedeelte van de systemen die in de tunnel zijn gehangen, definitief uit te laten staan. Ik zeg dit echt met klem. Ik heb wel eens gesproken met een collega uit een Alpenland die de verantwoordelijkheid droeg toen het in een tunnel misging. Natuurlijk hoop ik dat het nooit gebeurt, maar mocht het ooit gebeuren, dan wil ik mijzelf in de spiegel recht in de ogen kunnen kijken, wetend dat alle systemen, waarvan de Kamer heeft gezegd dat die nodig zijn, goed hebben gefunctioneerd. Dat is ook mijn verantwoordelijkheid, ook al duurt het dan misschien enkele weken langer voordat wij definitief van die tunnel gebruik kunnen maken. Het komt dus in het gesprek met de regio aan de orde, maar het is mij te gemakkelijk om hier te doen alsof wij maar even tien van de vijftig systemen definitief in de prullenbak kunnen gooien. Ik wil die verantwoordelijkheid hier niet nemen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het geklungel met deze tunnels kent echt geen grenzen. Wij hebben dit gesprek al ik weet niet hoe vaak gevoerd. Telkens weer werd ons een nieuwe eindstreep in het vooruitzicht gesteld door de heer Eurlings. Dit CDA-project, zoals ik het noem, heeft nu zelfs het vertrouwen van het CDA zelf verloren, want de heer Koopmans heeft net aangegeven dat een combinatie van vijftig veiligheidssystemen natuurlijk nooit kan werken. Gelijk heeft hij. Het gaat ook nooit werken. Nederland ligt vol met tunnels die veilig zijn en niet die vijftig systemen hebben.

Mijnheer Eurlings, wilt u ervoor zorgen dat dit CDA-project alsnog goed op de rails komt? Wilt u inderdaad kijken of u al die veiligheidssystemen niet kunt vereenvoudigen? Wilt u het project vlot trekken? Wilt u wekelijks gaan kijken wat zich daar voordoet en wilt u ons wekelijks op de hoogte stellen van de vorderingen? Zo niet, dan verlies ik mijn vertrouwen.

Minister **Eurlings**: Mijnheer Madlener, ik heb u nooit een amendement op de tunnelwetgeving horen indienen. Ik deel uw ergernis, maar ik mag toch hopen dat ook u veiligheid in tunnels heel erg belangrijk vindt. Ik kan mij ook echt niet anders voorstellen. Daar ken ik u lang genoeg voor.

Ik snap dat er bij ons allemaal onrust en ongeduld opkomen. Toch vind ik dat ik tegen u en iedereen moet zeggen: ook al komt het er in het ergste geval op neer dat het een paar weken langer duurt, als die tunnel uiteindelijk maar veilig is. Dat is mijn rol hier. Ik moet die klappen opvangen. Daarvoor zit ik hier op dit soort moment. Het is een heel lange tunnel. Als daar een ramp gebeurt, dan kan dat een afschuwelijke ramp worden. Wij kennen de voorbeelden daarvan uit het buitenland. Daarmee hebben wij hierbij te maken. De tunnelbak ligt er al een jaar. Het gaat puur om de veiligheid van de automobilisten die erdoorheen rijden. Daarom stel ik de zorgvuldigheid en de veiligheid altijd voorop, ook op dit soort moeilijke momenten, hoe vervelend dat ook is.

De heer **Madlener** (PVV): Dit is schijnveiligheid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het is overduidelijk dat Roermond blij kan zijn met de tunnels, omdat op dit moment al veel in Roermond gebeurt. Die stad is echt booming. Nu komen sinterklaas en kerst eraan. Dat is een ontzettende belangrijke tijd voor het retail center en alles wat daarin ligt. Deze bedrijven hebben die omzet al meegeteld in de bedrijfsvoering. Als de werkzaamheden acht of negen weken zouden duren, kunnen zij dan ook over die tijd heen getild worden?

Minister **Eurlings**: U haalt een terecht punt aan. De tunnelproblematiek heeft niet alleen van Limburg in het algemeen, maar ook van de omgeving Roermond veel gevraagd. Ik zal mijn uiterste best doen om Roermond in de eindfase met flankerende maatregelen zo veel mogelijk te ontzien. Als vanuit de regio inderdaad een pleidooi komt om te bezien hoe de doorstroming rond de drukke inkoopdagen van sinterklaas en kerst optimaal kan zijn, dan ben ik daar zeker niet doof voor. Ik zal in dat geval echt mijn best doen om de regio daarin tegemoet te komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik kan uit ervaring zeggen dat een stuk vlaai tijdens nachtwerk buitengewoon smaakt; dit in reactie op de collega's die er wat lacherig over deden dat het werd aangeboden. Volgens mij moet er een stukje realisme terugkeren in de Kamer. Het stoort mij dat collega's buitengewoon badinerend spreken over de vraag hoe de technische complexiteit moet worden opgelost. De minister zegt, mede in aansluiting op wat de heer Koopmans heeft gezegd over de hoge complexiteit, dat de veiligheid vooropstaat. Moeten wij niet gewoon accepteren dat het langer duurt dan verwacht en dat dit alles te maken heeft met de eisen die wij onszelf hebben gesteld? Wij moeten hier geen overdreven verwachtingen neerleggen, maar een soort perspectief: wij doen ons best om het zo snel mogelijk klaar te krijgen. Doen wij onszelf niet tekort in de discussie door zo veel druk te leggen op een snelle opening? Dit zeg ik met respect voor de bestaande situatie en de reden waarvoor die tunnels er moeten komen.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw vraag. Het is terecht dat wij elkaar veel druk opleggen en dat ik onder meer vanuit uw en mijn positie druk leg op de aannemer. Als de afspraken gewoon waren nagekomen, dan hadden wij hier niet gestaan. Dat weet u allemaal. De aannemer is gemotiveerd om de eindstreep snel te bereiken. Druk mag echter niet verward worden met onzorgvuldigheid en een stuk toegeven op de veiligheid. Die weg leidt tot een pyrrusoverwinning. Wij zijn dan misschien enkele weken sneller klaar, maar vervolgens hebben wij alle daaropvolgende jaren een tunnel die niet optimaal veilig is. Wij hebben de tunnelwetgeving hier zelf vastgesteld. Er is lang geleden besloten tot die meer dan 50 systemen; die zijn door de belastingbetaler betaald en in de tunnel gesleuteld. Nu komt het aan op de eindtest: werken zij ook allemaal? Het zou jammer zijn als de druk van speed, die wij allemaal voelen, zou leiden tot onzorgvuldigheid en toegeven op veiligheid. Ik voel die druk zelf ook. Ik was zondag in de regio als privépersoon en heb met mensen gesproken. Toegeven op veiligheid is in elk geval iets wat ik als minister nooit wil en zal doen. Ik hoor dat de heer Cramer dat steunt. Dank voor die steun.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. De minister zegt dat er nog een zure appel aankomt. Dat kan twee dingen betekenen. Het duurt langer of het wordt duurder, of erger nog: beide. Het is niet kies van deze minister dat hij doet voorkomen alsof de Kamer niet voor verkeersveiligheid is. Iedereen is voor die tunnelveiligheid. Dat is de discussie niet. De discussie gaat over waarom het allemaal zo lang moet duren. Veel belangrijker voor de SP-fractie is de vraag welke rol Rijkswaterstaat heeft gespeeld. Is de minister bereid, te onderzoeken welke rol Rijkswaterstaat bij de begeleiding van dit project heeft gespeeld en waarom dit project zo is uitgelopen?

Minister **Eurlings**: Deze vraag wordt voor de tweede keer gesteld en ik zal hem voor de tweede keer beantwoorden. Er is al een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd, ook naar de positie van Rijkswaterstaat. Als u de conclusies hebt gelezen, weet u dat Rijkswaterstaat daarin niet wordt gespaard. In de conclusies staat een aantal kritische opmerkingen. Dit wordt op geen enkele manier verheeld. Ik ben in de pers geciteerd en heb geen blad voor de mond heb genomen bij het onderstrepen dat daar een stuk verantwoordelijkheid lag. Tegelijkertijd zeg ik: laten wij niet in de gemakkelijke val trappen dat het allemaal de schuld van Rijkswaterstaat is. Wij hebben te maken met een organisatie die de bouw begeleidt en met een aannemer en een regio dealt. De top heeft zich met dit project beziggehouden, meer dan met welk project dan ook. Ik ken veel mensen in de regio die keihard werken, maar steeds onder grotere druk komen te staan, omdat zij in de samenleving steeds meer worden neergezet als degenen bij wie de schuld ligt. Zij hebben er ook maar mee om te gaan, en er wordt echt heel hard aan getrokken. De uitkomst van een onafhankelijk onderzoek ligt er; als de Kamer dat wil dan doe ik haar vandaag nogmaals een kopie daarvan toekomen. Er worden heel heldere conclusies in getrokken.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik val de minister bij, van de kant van de oppositie. Er is hier een heel "vlaaien-gevecht" gevoerd over het feit dat er misschien sprake is van een kleine vertraging. De vertraging duurt langer dan wij zouden wensen, maar ik vind dat wij er heel erg voor moeten oppassen om dat soort debatten in de politiek te voeren. Er wordt een tunnel gebouwd en daarbij doen zich allerlei onvoorziene omstandigheden voor. Ook in andere delen van het land gebeurt dat; neem bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn. Dat zijn allemaal zaken die je niet kunt voorspellen. Als wij in de politiek, oppositie of coalitie, suggereren dat wij dit allemaal kunnen voorspellen, houden wij elkaar met de verkeerde dingen bezig. Laten wij daar dus mee ophouden. Ik spreek dus mijn steun uit voor de opstelling van de minister.

De **voorzitter**: Het was niet echt een vraag, maar misschien wil de minister erop reageren.

Minister **Eurlings**: Ik heb het wel zeer gewaardeerd, dank daarvoor. Ik zeg de Kamer nogmaals toe dat ik uiterlijk eind volgende week aan de Kamer een brief zal sturen, waarin ik het besluit zal aankondigen over de vraag hoe wij nu verder gaan, mede op basis van het overleg in de regio.

□

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Wij zijn nu gekomen aan het eind van het vragenuur. Het is wat uitgelopen, maar dat is niet zo heel erg voor de planning, aangezien er vandaag geen stemmingen zijn.

Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Ferrier, Irrgang en Vendrik;

Jonker, De Rooij en Schreijer-Pierik, de gehele week.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

---

### Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Op verzoek van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties stel ik voor, de wens te kennen te geven nadere inlichtingen te ontvangen over het verlenen van de definitieve status van baten-lastendienst aan P-direkt (30146, nr. 22).

Op verzoek van het lid Pechtold (D66) stel ik voor, zijn motie op stuk 31444-VII, nr. 10, opnieuw aan te houden. Dit betekent dat de in de artikel 69, tweede lid, genoemde termijn van twee maanden voor deze motie opnieuw gaat lopen.

Ik stel voor, toestemming te verlenen tot het houden van wetgevings- c.q. notaoverleg met stenografisch verslag op:

maandag 27 oktober 2008

- van 10.15 uur tot 16.30 uur van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport over het onderdeel Sport van de begroting VWS voor het jaar 2009;

maandag 10 november 2008

- van 11.00 uur tot 16.00 uur van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over het onderdeel Binnenlands bestuur van de begroting BZK, de fondsen B en C en de Trendnota overheid;

maandag 10 november 2008

- van 16.30 uur tot 22.00 uur van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over het onderdeel Politie van de begroting BZK;

maandag 27 oktober 2008

- van 13.00 uur tot 18.00 uur van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over het onderdeel Cultuur van de begroting OCW.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Brinkman.

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. De situatie in Gouda