

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 93

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 mei 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 23 april 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 oktober 2008 over de actuele stand van zaken ten aanzien van de tunnels in de A73 te Roermond (31 700-A, nr. 7);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 februari 2009 inzake verzoek om reactie op bericht L1 d.d. 11 februari over tunnels A73 (2009Z02837);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 maart 2009 over de contra-expertise migratieplan tunnels A73 (31 700-A, nr. 84);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 april 2009 met de beantwoording van de vragen van de commissie Verkeer en Waterstaat over de tunnels A73 (31 700-A, nr. 71)).**

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

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

De **voorzitter**: Hartelijk welkom bij dit belangrijke debat. Wij hebben een algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat, met als onderwerp de tunnels in de A73. Aan de orde zijn de op de agenda vermelde brieven. Ik stel voor spreektijden van maximaal vijf minuten. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Roefs van de PvdA-fractie.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik zal zeker geen vijf minuten gebruiken, want ik ben vooral heel erg benieuwd naar de antwoorden die de minister straks geeft.

Wij praten hier voor de zoveelste keer over de tunnels in de A73. Dat is op zichzelf al bijzonder, want de Kamer hoort op hoofdlijnen te sturen. Zij zou zich dus niet moeten bezighouden met het bouwen van tunnels. Het aller-

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Linhard (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besse-link (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

grootste probleem is dat ik nog helemaal geen licht zie aan het eind van de tunnel. Ik dacht dat wij rond deze tijd een update zouden ontvangen van Horvat over het ingezette beleid om dit drama tot een goed einde te brengen. Klopt dit? Krijgen wij inderdaad een tussenrapportage? Het merendeel van de stukken die op de agenda staan, is in feite geda-teerd. Ik heb mij daarom laten leiden door de antwoorden op de door ons gestelde vragen. Ik werd vooral getriggerd door de volgende passages in de antwoorden: «noch DLS of WMS zijn wettelijk voorgeschreven» en «De keuze voor het WMS is evenmin ingegeven door artikelen uit het Bouwbesluit.» Ik wil graag van de minister weten waardoor die keuze dan wel is ingegeven. Het lijkt er nu op dat wij op het verkeerde been zijn gezet. Ik weet niet beter dan dat het allemaal moest. Wij kennen zinnetje als «het moet van Europa», maar in dit geval had ik steeds het idee dat alles zo veilig mogelijk moet en dat er daarom 52 veiligheidssystemen moesten komen.

Stel dat wij van die keuze afzien. Kunnen wij dan met minder dan die 52 veiligheidssystemen toe? Helpt dat of is het allemaal veel te laat? Veranderen wij dan juist van scope, iets wat wij juist niet meer zouden moeten doen zoals blijkt uit het rapport van Horvat? De vraag blijft of het ietsje minder kan. Ook is vanuit Limburg de vraag gerezen of de afsluiting van een rijbaan niet opgeheven kan worden. Kan de minister hierop reageren? Ik wil dus vooral van de minister weten hoe wij verdergaan.

Er wordt ook gespeculeerd over schadevergoedingen voor het bedrijfsleven. De suggestie van een infrastructurele compensatie is gedaan. Heeft de minister hierover al zijn gedachten laten gaan?

Ik kan hier natuurlijk nog een litanie van problemen houden, maar daar schieten wij niet zoveel mee op. Ik hoop dat de minister dadelijk wat licht kan laten schijnen in de tunnelduisternis.

De heer **Koopmans** (CDA): Heeft mevrouw Roefs ook al haar gedachten laten gaan over de schadevergoeding aan de regio?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als er sprake moet zijn van een schadevergoeding, waarbij ik mij wel iets kan voorstellen, vind ik de suggestie van een infrastructurele compensatie een heel goede.

De heer **Koopmans** (CDA): En het gaat natuurlijk om het woordje «als». Wat vindt u?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er zijn natuurlijk veel problemen geweest met afsluitingen. Zeker aan het begin zal voor bedrijven op het retailpark en dergelijke het omrijden een heel groot probleem zijn geweest. De laatste tijd heeft Roermond met alle negatieve aandacht voor de tunnels zichzelf op de kaart gezet. Ik denk dat heel Nederland weet dat er een retailpark is in Roermond. Dat is een bijkomend voordeel. Ik moet eerlijk zeggen dat ik mij er nog niet over ga uitlaten. Ik weet niet wat er beloofd is. Dat wil ik graag van de minister horen. Ik kan mij er wel iets bij voorstellen, maar verder nog niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Als mevrouw Roefs zegt dat door die hele tunnelellende Roermond zoveel aandacht heeft gekregen dat het drukker is geworden, zijn het natuurlijk heel dure advertenties geweest. Het gaat echter om het principe, los van Roermond, als de overheid iets toezegt of als het niet lukt om een project op het juiste moment te bouwen of af te bouwen. Moeten wij bijvoorbeeld iedereen die de afgelopen vijf jaar met de HSL had willen rijden, ook compenseren? Wij kunnen voor elke regio goede en leuke teksten brengen, maar het gaat ook om het principe. Dat vind ik nog veel belangrijker. De overheid en deze minister zijn eraan gehouden om op basis daarvan te redeneren als dit soort vragen wordt gesteld.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat de heer Koopmans mij heel goed snapt. Ik wil mij er juist niet over uitlaten. Wij hebben sowieso grote problemen met de tunnels gehad, maar daarmee zitten wij ook in juridische verhalen. De overheid kan niet zomaar zeggen dat zij voor schadevergoeding zorgt, want voordat je het weet, ben je ook met andere partijen bezig en zeg je te veel.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Anderhalf jaar geleden deed ik ook mee aan een debat over de A73. Toen heb ik de woorden uitgesproken: ik ben blij dat ik geen Limburger ben, want als ik dat was geweest, was ik vandaag geploft. Ook vanochtend vraag ik mij weer af waarmee wij hier bezig zijn. Indertijd ging de discussie over de vraag waarom het niet opschoot en of wellicht de weg half open moest. Mijn vermoeden daarover dat het alleen maar ellende zou geven, wordt naar mijn gevoel behoorlijk bewaarheid. Het is dus treurig dat wij er weer over praten. Men kon 40 jaar geleden mensen op de maan zetten, maar blijkbaar is het moeilijker om een autoweg met tunnels aan te leggen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mevrouw Neppérus zegt dat wij 40 jaar geleden mensen op de maan konden zetten, maar toen was het bijna heroïsch als je omkwam bij een missie. En helemaal als die naar de maan was. Het is nu zo veilig in Nederland geworden dat wij dat soort risico's niet meer accepteren. Daarom zijn er zoveel veiligheidssystemen. Zij kan toch niet de vergelijking maken dat wij met de maan iets bereikt hebben wat wij met de tunnels bij Roermond niet halen?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik hoop dat de heer Cramer ook nog een beetje gevoel voor humor kan hebben in plaats van bloedserieus op alles in te gaan. De werkelijkheid is dat wij kennelijk niet in staat zijn om een autoweg met tunnels aan te leggen en dat wij daar jaren mee bezig zijn. Daar gaat het natuurlijk om.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik denk dat dit niet helemaal een eerlijk antwoord is van mevrouw Neppérus. Wij hebben met de wet op de tunnelveiligheid zoveel eisen gesteld dat wij als Kamerleden onszelf moeten aankijken wat dit probleem betreft.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): U mag van mij rustig uzelf aankijken als Kamerlid. Met u denk ik wel dat wij op het punt komen dat wij ons moeten afvragen hoe ver wij gaan met veiligheidseisen. Daarover kunnen wij heel goed met elkaar praten.

Er zijn 52 veiligheidssystemen, waarover de vraag kan worden gesteld welke echt nodig zijn en welke niet. Als ik de stukken lees, stuit ik op onduidelijkheid. Eerst heb ik begrepen dat het watermiststelsel (WMS) nodig is. Nu krijg ik het gevoel dat dit niet zo is. Het is het een of het ander. Daarover wil ik vanochtend duidelijkheid hebben. Is het altijd goed gegaan met de informatievoorziening en hoe zat het precies? Voor mijn fractie is dat essentieel. Dat is de kern.

De vraag blijft natuurlijk hoe wij hier ooit uit komen. De bedoeling was een betere verbinding en bereikbaarheid, want daaraan had de regio behoefte. Als niet-Limburgse stel ik vast dat dit nog steeds niet is gelukt. Die ene keer dat ik een spreekbeurt in Zuid-Limburg had en bedacht dat ik over de A73 zou teruggaan, mocht ik uren omrijden want de tunnel was dicht.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Dat wij vandaag een volledig AO moeten hebben over de tunnels van de A73 is natuurlijk te triest voor woorden. Daar zouden wij het natuurlijk helemaal niet over moeten hoeven hebben. Als wij in Nederland niet eens meer in staat zijn om een tunnel te laten bouwen zonder forse overschrijdingen, zonder dat fouten worden

gemaakt en zonder dat sprake is van forse vertragingen, rijst natuurlijk de vraag hoe dat kan. Waarom heeft het zo ver kunnen komen? In welke fase klopte de puzzel niet meer en hebben wij de grip op het project verloren? Dat is uiteindelijk de hamvraag. Is er gebrek aan gekwalificeerd toezicht en zijn er onnodig grote risico's genomen? Waarom ging het volledig mis toen het tunnelontwerp werd aangepast, zeker waar uit niets blijkt dat de maatregelen nodig waren in het kader van de wet tunnelveiligheid? Dat is mij tenminste niet duidelijk geworden.

Met de antwoorden op de vragen die de afgelopen tijd zijn gesteld, zijn veel details opgehelderd maar toch blijft nog een aantal relevante vragen over. De kosten voor de tijdelijke openstelling kunnen oplopen tot 10 mln., maar zal de minister het met dat bedrag redden? Zo niet, wie betaalt dan de meerkosten? Waarom is het bedrag van de tijdelijke bediening er niet in opgenomen? Daarvoor zijn 24 mensen opgeleid. Dat gaat dus ook een behoorlijke duit kosten. Hoe lang moet er tijdelijke bediening zijn?

Waarom laat de overheid zich eigenlijk zo vaak gijzelen door de term «precedentwerking»? Is daarvan wel sprake in dit geval? De minister zegt dat er in vier andere tunnels wel een vluchtstrook is. Hij noemt dat alleen een reserveringsstrook. Dat had dan toch hier ook gekund? Waarom wil de minister helemaal geen vluchtstrook in een tunnel? Het antwoord op vraag 10 is wat dat betreft achterhaald, want de meeste files ontstaan door incidenten op de weg, hetzij een ongeluk hetzij pech. Een vluchtstrook kan dat voorkomen. Wordt het geen tijd om die regel los te laten? Precedentwerking wordt vaak genoemd als men geen argument meer heeft. De vervolgvraag is natuurlijk waarom niemand heeft gewaar-schuid voor de consequenties en de risico's van het weghalen van de vluchtstrook voor het vervolg van het gehele project. Of is dat wel gebeurd, maar is er geen aandacht aan besteed of te weinig? Is dat dan geen manco geweest in het toezicht?

Uit meer vragen blijkt voor mij dat het toezicht gefaald heeft. Gesprekken voeren is iets anders dan toezicht houden op de risico's, die er volop waren. Was er voldoende gekwalificeerd toezicht?

De minister schrijft dat de lekkages niet groot waren, maar hoe typeert hij dan de lekkages in de bedieningsruimte waarin ook alle bekabeling uitkomt?

Vraag 29 is helemaal niet beantwoord. Is een aantal vluchtdeuren te laag omdat extra asfalt is aangebracht? Is dat inderdaad de reden dat deuren te laag zijn?

De antwoorden op de vragen 36 en 37 verbazen mij. Er is gekozen voor twee design&constructcontracten oftewel: de aannemer mag het ontwerp invullen en moet het bouwen. Daarbij houdt de opdrachtgever afstand. Dat is het antwoord op vraag 37. Waarom draagt het Rijk als opdracht-gever dan wel de kosten voor de bouw tot en met de oplevering? Dat is het antwoord op vraag 36. Zo is een D&C-contract toch helemaal niet nuttig?

Tot slot de vraag waar heel Nederland en zeker Limburg op wacht: wanneer gaan de tunnels nu eindelijk definitief open?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dank aan de minister voor de antwoorden op tal van vragen die door de commissieleden zijn gesteld. Er zijn veel onduidelijkheden weggenomen. Een aantal zaken is gepresen-teerd als groot probleem. Ik noem onder andere de vluchtdeuren. Dat probleem is teruggebracht tot zes deuren die vijf centimeter te laag zijn. Nu is dat voor mij sowieso geen probleem, maar dat nuanceert ook een aantal zaken. Ik heb wel de rapportage op tv gezien over de vluchtgangen. Als ik de antwoorden daarover lees, vraag ik mij af of de zaken niet een beetje gebagatelliseerd worden. Je moet wel van steeplechase houden wil je door die gangen gaan, met tal van obstakels die toen zijn gefilmd. Het zal misschien voor de camera nog even mooi zijn gemaakt. De antwoor-den daarover bevielen mij in die zin minder.

Als wij teruggaan naar de vraag hoe het zit met verantwoordelijkheden, heb ik ook wel geleerd van deze antwoorden. Wij hebben in de Kamer een aantal keren de minister aangesproken op hetgeen op het gebied van wet- en regelgeving aan de hand is. De minister heeft wel eens gezegd dat het aan de wet ligt. Uit de bijlage wordt echter klip-en-klaar duidelijk dat het niet aan de wet ligt, maar vooral aan het eisenpakket dat Rijkswaterstaat samen met de regio heeft gemaakt. Wij hebben tal van verslagen kunnen inzien. Ik heb ook nog een verslag gevonden en een motie uit 2006 van de gemeenteraad van Roermond gezien. Met die motie wordt alles en iedereen klem gezet, als zij goed wordt uitgevoerd. De opbouw van systemen was toen aan de orde en er mocht op geen enkele manier een concessie worden gedaan. In een opeenstapeling vanuit het Bouwbesluit, veiligheidseisen, en vanuit de wet tunnelveiligheid, die wel een rol speelt, is toen een soort van constructie gemaakt waarvan uiteindelijk de minister van Verkeer en Waterstaat heeft gezegd dat sommige dingen echt niet kunnen. Er is toen een conflict geweest, onder andere over het overal toepassen van het watermistsysteem (WMS) of drukluchtschuim (DLS). Ik haal die twee steeds door elkaar. Van het andere systeem is toen gezegd dat het niet overal werd toegepast. Daarmee is het door de minister op dat moment nog vereenvoudigd. Uiteindelijk is echter iets gekozen wat de aannemer altijd kan maken. De hoge toon waarop in de afgelopen twee jaar vanuit de regio alleen maar is geweest naar Den Haag, is in mijn ogen niet terecht. Dat blijkt ook klip-en-klaar uit de verslagen, dat blijkt klip-en-klaar uit de antwoorden. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid, waarbij de gemeente, de provincie, Rijkswaterstaat, de minister en de wetgever betrokken zijn geweest. Iedereen is erbij betrokken geweest, de aannemer natuurlijk ook. Iedereen heeft meegedaan aan het bouwen van een veiligheidssysteem dat zo ingewikkeld is dat het de vraag is of het er ooit komt. Deelt de minister die perceptie met mij?

De heer **Roemer** (SP): Ik kan dit in grote delen volgen. Ik heb ook veel verslagen gelezen en ik heb ook de druk vanuit de regio gezien. Wie vindt de heer Koopmans eindverantwoordelijk voor het project?

De heer **Koopmans** (CDA): Eindverantwoordelijk voor het realiseren van de tunnel is de minister van Verkeer en Waterstaat. Verantwoordelijk op grond van de wet tunnelveiligheid voor de veiligheidssystemen is ook de gemeente Roermond. Verantwoordelijk voor de totale constructie is ook de regio. Daarom zeg ik het nog eens: ik vind dat de toon die de gemeente Roermond de afgelopen twee jaar tegenover Den Haag heeft gebruikt, begrijpelijk is in de zin dat ik ook boos ben dat die tunnel niet opengaat. Tegelijkertijd denk ik dat absoluut sprake is van een medeverantwoordelijkheid voor de ontstane situatie.

De heer **Roemer** (SP): Als de eindverantwoordelijkheid ligt waar die hoort te liggen, had de heer Koopmans dan niet juist eerder ingrijpen verwacht vanuit die hoek als moties worden aangenomen of voorwaarden worden gesteld die in de praktijk bijna of helemaal onuitvoerbaar zijn? Had op dat moment niet meteen aan de bel moeten worden getrokken in de zin dat de regio iets vraagt wat te grote risico's inhoudt en dat dat niet kan? Dat is onvoldoende of niet gebeurd. Het toezicht daarop is dus niet voldoende geweest.

De heer **Koopmans** (CDA): Het leven is iets ingewikkelder. In overleggen net na het aannemen van de motie heeft de minister zelfs een deel van het veiligheidssysteem eruit gehaald. Hij heeft gezegd dat het niet kon en dat hij dat niet deed. De regio was daartegen. De regio wilde eigenlijk een nog ingewikkelder en uitgebreider systeem dan nu wordt gebouwd. Dat kunnen wij lezen. Daarom vind ik het belangrijk om te zeggen dat sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid, en niet om hier de wetgever,

dat zijn wij, of de minister of wie of wat dan ook te beschermen. Er is een medeverantwoordelijkheid van de regio.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik begrijp dat de heer Koopmans van dit alles een gedeelde verantwoordelijkheid wil maken, al zegt hij gelukkig wel dat de eindverantwoordelijkheid ligt bij de minister van Verkeer en Waterstaat. De discussie is nu dat de gemeente meer zou hebben gevraagd. Het punt is dan wel of wij daarover geïnformeerd zijn en wat de rol van Rijkswaterstaat daarbij is geweest. Dat weet de heer Koopmans die zoveel stukken heeft gelezen, vast wel.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik kan het verhaal wel opnieuw vertellen, maar dat is toch niet nodig? De minister is eindverantwoordelijk. De regio en het gemeentebestuur zijn medeverantwoordelijk voor het opzetten van het veiligheidssysteem dat gerealiseerd moet worden. De aannemer is verantwoordelijk voor het bouwen, wat niet goed gaat. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het toezicht. Er zijn tal van verantwoordelijkheden. Bij het bouwen van het systeem dat samen bedacht is, speelt de regio een belangrijke rol. Dat kan mevrouw Neppérus niet ontkennen. Nogmaals, de opmerking is niet bedoeld om verantwoordelijkheden af te schuiven. Daar gaat het niet om. De beeldvorming door bijvoorbeeld de heer Van Rey dat het allemaal Den Haag is, is mij te gemakkelijk. Het is ook niet terecht. Er zitten nogal wat vingerafdrukken van ook Roermondse bestuurders op en in de documenten en, bij wijze van spreken, letterlijk aan de gekozen veiligheidssystemen. Dat mag, want je kunt er ook niet op tegen zijn dat de gemeente Roermond kiest voor een hoog veiligheidsniveau. Met elkaar hebben wij iets bedacht dat niet goed werkt. Achteraf gezien, als men dat ook nog van mij wil horen, is het absoluut een juiste constatering dat Rijkswaterstaat misschien de minister van Verkeer en Waterstaat scherper had moeten laten weten dat hetgeen bedacht is, waarschijnlijk grote problemen zou meebrengen in de realisering. Daarvoor is de minister van Verkeer en Waterstaat natuurlijk verantwoordelijk.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): De heer Koopmans praat twee minuten om zijn verhaal te herhalen. Het ging mij om de vraag of de minister eindverantwoordelijk is. Dat is de heer Koopmans met mij eens. Ik wil ook goed in beeld krijgen wat precies de rol van Rijkswaterstaat is geweest. Ik neem aan dat hij die vraag steunt en ook wil stellen. Laat dat maar duidelijk worden.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is een vraag voor de minister. Ik heb zojuist gezegd wie ervoor verantwoordelijk is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Koopmans houdt een betrokken verhaal. Wat mij daarin triggert, is dat hij zegt dat zo veel eisen worden gesteld die buitengewoon zwaar zijn en misschien wel een tikkeltje te zwaar. De Kamer heeft er indertijd, ik vond ten onrechte, fors op aangedrongen dat de tunnels toch opengingen en dat met een getrapte buitendienststelling zou worden geprobeerd de boel aan de praat te krijgen. Heeft de Kamer daarmee eigenlijk niet een foute beslissing genomen? Had zij niet beter die drie maanden sluiting kunnen accepteren, waarna hopelijk alles in één keer afgerond had kunnen worden? Was dat niet een stabielere situatie geweest dan steeds een hapsnap openstelling?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb daar in elk geval totaal geen spijt van. Ik ben nog nooit door iemand uit de regio gebeld die het jammer vond dat de tunnels tijdelijk open waren. Het is heel erg goed en dit brengt mij bij de passage waarin de minister suggereert om te onderzoeken of een volledige openstelling met wat minder veiligheidssystemen mogelijk is. Het CDA oppert al een halfjaar

het idee om hier en daar een stekker eruit te trekken, om het op een goed veiligheidsniveau te houden en om dan de tunnels open te stellen. Wanneer en hoe kan dat aan de orde zijn?

In die zin zou ook bemensing een rol kunnen spelen. Het staat niet in de antwoorden, maar ik heb begrepen dat bijvoorbeeld het dichtbij stationeren van een brandweerauto al een oplossing kan zijn waardoor de tunnels eerder volledig open kunnen zijn. Klopt dit?

Ten slotte wil ik nog iets opmerken over de vluchtstroken en de veiligheidssystemen. Allereerst is duidelijk geworden dat de conclusie dat de ellende is ontstaan door het weghalen van de vluchtstrook, te simpel is. Daardoor is wel een discussie ontstaan over de veiligheidssystemen, maar er is geen sprake van een unieke situatie met een tunnel zonder vluchtstroken, want daarvan zijn er talloze in Nederland.

In die zin is nog wel van belang de schade voor de regio. Afgelopen week stond er een aardig artikel in Trouw, met een lijstje van meest regionale Kamerleden en zo. Gelukkig stonden mevrouw Roefs en ik op dat lijstje. De heer Roemer trouwens ook.

De heer **Roemer** (SP): Als Brabander!

De heer **Koopmans** (CDA): Wij werden de Limburgse Kamermaffia of zo iets genoemd, die graag bezig is om dingen te regelen voor Limburg. Ik vind de geuzennaam «Limburgse Kamermaffia» prima, maar het geven van een schadevergoeding is wel een principieel punt. Ik snap de vraag vanuit de regio. Het is prima dat de heer Driessen daaraan meedoet, want het is heel logisch dat hij het probeert als hij ergens een euro denkt te kunnen halen. Ik vind wel dat wij er principieel en serieus naar moeten kijken. Als de rijksoverheid een project uitvoert waarbij iets misgaat en waardoor het wat langer duurt, moeten wij niet onmiddellijk geconfronteerd worden met begrijpelijke vragen rond compensatie. Wij kunnen dat niet zomaar doen. Het is ook niet om de persoon te doen. Er zullen een heleboel mensen zijn die in plaats van blij boos zijn, als wij dat voor de N280 doen en in Leudal de weg verbreden. Het is een vreemde manier van compenseren. Wij kunnen beter op een ander moment al of niet met de Limburgse maffia nadenken hoe wij dit soort projecten kunnen financieren. Ik vind niet dat wij dit nu moeten koppelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Dit debat is al vaker gevoerd. Overigens niet zo vaak met dit niet-Limburgse Kamerlid erbij.

Ik heb twee vragen. De eerste is wanneer de tunnel volledig in bedrijf komt. De 52 systemen – het is overigens wel een buitengewoon opgepompt lijstje – moeten centraal worden aangestuurd. De computer is het probleem. Ik vraag de minister om dit volgens de methode-KISS op te lossen. Operators kunnen de zaak in de gaten houden en valse storingen voorkomen. Die worden dan niet gegenereerd door een computer of door iets wat niet echt een storing zou moeten veroorzaken, zoals een muis in de tunnel. Dan kan ook de dichte rijstrook weer open. Ziet de minister deze oplossing ook? Welke oplossing ziet de minister voor het dilemma? Is het een oplossing om tijdelijk de tunnels te bemensen, om zo de tunnels volledig in werking te laten zijn en een andere manier te vinden voor het droog installeren van de centrale computer?

De tweede vraag is wanneer de veilige tunnel opengaat en of wij een les trekken uit wat hier is gebeurd. De besparing van het weglaten van een rijstrook is al verdampt. De koppeling van twee tunnels op afstand lijkt overdone, gezien de situatie. Als je één van de tunnels inrijdt, zie je het licht al aan het eind. Dus in tegenstelling tot mevrouw Roefs zie ik het bij die tunnel wel. Waarom gelden dan toch de meest strenge eisen voor die tunnel? Dat lijkt echt overkill. Het weglaten van de vluchtstrook lijkt een slechte keus te zijn, ook voor de toekomst. In die zin deel ik de opmerkingen van de heer Koopmans. Heroverweegt de minister deze algemene

lijn van geen vluchtstroken, zeker als er zoals in dit geval geen gevaarlijke stoffen door de tunnel gaan die een belangrijke trigger zijn geweest in de discussie over de veiligheidsniveaus? Hoe gaan wij om met de consequenties van de wet? Of wij nemen ze vol of wij doen een stapje terug, want er zijn heel veel tunnels in deze wereld met twee rijstroken zonder vluchtstrook. Die zijn er in het buitenland wel, maar je ziet daar niet al die toeters en bellen hangen.

De regio staat in de kou door deze problemen. In de laatste brief van de minister staat dat de regio zelf deze strenge eisen heeft gesteld. Dat lijkt mij, gezien de beantwoording en eerdere stukken, een wat wankelmoe-dige voorstelling van zaken. Het is, zoals de heer Koopmans wel heel teatraal bracht, op z'n minst een gedeelde verantwoordelijkheid. De slotconclusie van mijn verhaal is: wanneer gaan de tunnels open?

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Limburgse, bijna-Limburgse en niet-Limburgse woordvoerders voor hun bijdrage in eerste termijn. Het is terecht dat de Tweede Kamer hier veel vergaderingen aan wijdt, want de regio is met een heel onfortuinlijke situatie geconfronteerd. Het is misschien iets voor later, maar wij moeten ook zelf eens goed gaan nadenken hoe wij met dit soort projecten omgaan. Ik had mij met velen verheugd op de officiële openstelling eind 2007. Ikzelf heb vanaf de eerste dag dat het probleem zich voordeed, mijn uiterste best gedaan om met de situatie om te gaan. Het afbouwen van de tunnel is een eerste verantwoordelijkheid. Met roepen bouwen wij geen tunnel af, met werken wel. Ik werk geconcentreerd om de tunnel op de best mogelijke manier af te bouwen. Het is belangrijk dat wij leren van dit soort zaken. Ik heb na gesprekken hierover met Bandi Horvat, de grootste deskundige op het vlak van tunnelveiligheid in de Europese Unie, des te meer de overtuiging dat wij hieruit lessen moeten trekken. Ik heb langdurig met de heer Horvat gesproken en doorgevraagd. Uit zijn analyse is mij gebleken dat wij het voortaan toch anders moeten doen. En als ik de geschiedschrijving bespreek, doe ik dat niet om een kat uit te delen, maar wel om verantwoordelijkheden te leggen waar zij horen en om er samen van te leren. Ik moet toegeven dat ik een fout heb gemaakt in mijn brief van 21 april. Daarin staat dat sinds de tijdelijke openstelling meer dan een miljoen voertuigen van de tunnels gebruik hebben gemaakt. Dat was fout: het zijn er niet een miljoen, maar negen miljoen. Ik zeg dat omdat ik ervan overtuigd ben dat het een goede keus was van de politiek, met mij voorop, en van de regio, met Roermond voorop, om de tunnel zo snel mogelijk tijdelijk te openen. Na aanloopproblemen hebben wij nu een tunnel die redelijk goed functioneert. Soms gaat de tunnel dicht, maar dat zal ook in de toekomst zo blijven. Mensen gaan er nu redelijk probleemloos doorheen. Als wij ervoor gekozen hadden – ik zeg het met de wijsheid van nu – om de tunnels dicht te laten en eerst te bekijken hoe wij ze afbouwen, waren de tunnels veel langer dicht geweest dan drie maanden. Ons is gebleken dat er geen goede planning van de aannemer was. Rijkswaterstaat heeft nu voor een groot gedeelte de rol van de aannemer moeten overnemen. Ik constateer dit. Het gaat om verantwoordelijkheden leggen waar ze moeten liggen, niet om een kat uit te delen. Men kan Rijkswaterstaat maximaal verwijten, met de wijsheid van nu, dat men twee maanden eerder had moeten en kunnen zien dat het niet goed ging. Dat heeft het onderzoek aangetoond. Er blijft echter een grote verantwoordelijkheid bij de aannemer die zei dat hij de tunnel op tijd af zou hebben: geen zorgen, het komt goed. Het kwam echter niet goed.

Nu is de vraag hoe wij op de best mogelijke manier ermee omgaan, hoe de tunnel zo snel mogelijk definitief open kan op de best mogelijke manier, met zo weinig mogelijk overlast. En vervolgens: wat leren wij van dit proces? De wijsheid van nu moet ons des te meer ervan overtuigen dat

het goed is dat de tunnel tijdelijk is opengesteld. Anders waren de problemen nog veel groter geweest.

De betrokkenheid van mij en van mijn ministerie was vanaf het moment dat helder werd dat de openstelling niet op het geplande tijdstip zou plaatsvinden, vooral gericht op het oplossen van de gevolgen. De oplossingsrichtingen zijn steeds besproken met de regio, veelal ter afronding van topambtelijk overleg dat daaraan vooraf was gegaan. Al voor de uitkomsten ervan heb ik met de Kamer regelmatig brieven en dergelijke gewisseld. Daarnaast heb ik ook met de topbestuurders van de betrokken aannemer gesproken.

Het voorgaande heeft onder meer geresulteerd in een ook door de regio gedragen besluit om te kiezen voor gedeeltelijke openstelling. Ik herinner mij de 11 000 handtekeningen in Roermond om de tunnel zo snel mogelijk open te gooien. Dat hebben wij gedaan. Ik heb een onderzoek laten instellen door de departementale auditdienst naar de toedracht en oorzaken van de vertraging. Ook is op mijn initiatief een onderzoek uitgevoerd naar het migratieplan van Rijkswaterstaat en het alternatieve plan van de gemeente Roermond. Dit onderzoek is uitgevoerd door het bureau Horvat & Partners. Ik zeg u: Bandi Horvat, door vriend en vijand erkend als een absolute internationale topexpert op dit vlak. De aanbevelingen hielden onder andere in:

- benoemen van een nieuwe regisseur;
- stroomlijnen van het goedkeuringsproces door het regieteam en het Bureau veiligheidsbeambten samen;
- een andere contractuele relatie met de aannemer, van contractsturing naar probleemsturing – «kom nu maar uit die contractuele loopgraven want anders graaft iedereen zich nog verder in en schiet het helemaal niet meer op»;
- rust brengen door het opstellen van een echt robuuste afbouwplanning, waarin risico's niet worden weggemoffeld, maar van tevoren gedetecteerd en zo veel mogelijk uitgeschakeld;
- een periodieke heroverweging van de technische mogelijkheden.

Hoe gaan wij nu verder? Ik heb rond de jaarwisseling gezegd dat wij nog door een zure appel heen moeten bijten. Die zure appel is er niet zozeer nu, want de auto's rijden in het algemeen zonder al te veel problemen door de tunnel. Als er problemen zijn, zijn dat vooral hoogtemeldingen over te hoge vrachtauto's. Dat gebeurt bij iedere tunnel en zal altijd blijven. Wij zullen dus nog door een zure appel moeten bijten. Ik heb gezegd dat op het moment dat wij samen met de regio voor de keuze staan wanneer wij de tunnel voor de laatste keer helemaal sluiten en afbouwen, twee dingen duidelijk moeten zijn. Het eerste is dat wij alles wat wij van tevoren hadden kunnen doen, ook echt hebben gedaan, zodat wij zowel de tijd als het risico van afbouwen beperken. Het tweede is dat de planning van de afbouw maximaal is doorgeakkerd, dat alle vereenvoudigingen die mogelijk zijn, ook echt zijn doorgevoerd. Daar zijn wij op dit moment hard mee bezig. Wij zijn bezig met het wegwerken van restpunten uit de bouwperiode, met het uitvoeren van tal van systeem-acceptatietesten en integratietesten en het wegwerken van restpunten daarin.

De Kamer heeft terecht vaak gevraagd of het systeem eenvoudiger is te maken. Ik heb gezegd dat wij niet te snel een hoog verwachtingspatroon moeten hebben, want rommelen in een systeem dat al bijna is opgebouwd, heeft risico's. Wij zijn wel degelijk gaan kijken hoe wij het systeem kunnen vereenvoudigen. Toen de heer Horvat met dit systeem werd geconfronteerd en zich erin verdiepte, zei hij dat dit het meest complexe tunnelsysteem is dat hij ooit had gezien. Laat men zich dit eens voorstellen: de tunnel bij Roermond is de meest complexe tunneltechnische installatie die deze topexpert in zijn lange werkzame leven ooit heeft gezien. Laat men dit eens op zich inwerken. Wij, Rijk en regio, hebben het onszelf bij het opzetten van het systeem onnodig moeilijk gemaakt.

Ik heb zelf nooit beweerd dat ieder systeem in de tunnel een eis was uit de wet. Ik heb wel gezegd dat wij de tunnel moeten afbouwen op een zodanige manier dat geen onacceptabele risico's met de veiligheid worden genomen. Als later ooit een tankauto zou botsen in de tunnel, moet ieder van ons en ikzelf voorop niet het gevoel hebben dat wij minder hadden moeten toegeven op de veiligheid. Dat wil echter niet zeggen dat wij niet kritisch bekijken of het niet een stapje minder kan. Ik heb in de brief, nadat ik diep ben ingegaan op de geschiedschrijving, geconstateerd dat bijvoorbeeld DLS en het WMS bovenwettelijk zijn en niet nodig waren. Er is gewoon te veel in de tunnel gehangen. Het Rijk heeft dat geaccepteerd, maar het was de regio die hierin de vragende partij is geweest. Zo simpel zijn de feiten.

Mevrouw Roefs (PvdA): De minister zegt dat er geen onacceptabele risico's mogen zijn, maar dat meer wordt gedaan dan op grond van de wet tunnelveiligheid moet. Ik mag er toch van uitgaan dat wij die wet zo hebben ingericht dat wij onacceptabele risico's uitsluiten. Die redenering volg ik dus niet helemaal. Ook al zijn er gevaarlijke stoffen, in de wet tunnelveiligheid zal daarmee rekening worden gehouden.

Minister Eurlings: Laat ik het verduidelijken. Als ik dat DLS en WMS, die er in de onderhandelingen in de jaren ervoor uit zijn gekomen, er gemakkelijk uit kon slopen, deed ik dat vandaag nog. De technische complicatie is dat zij zo overheersend zijn in het systeem, dat de rest van het systeem instabiel of nog instabieler kan worden als er bouwstenen uit worden gehaald. Wij proberen wel het systeem te vereenvoudigen door bijvoorbeeld ontkoppeling van het besturingssysteem van de tunnel en het verkeersmanagementsysteem, door het verkeersmanagementsysteem proven technology te laten zijn. Dus gewoon iets van het schap kopen, iets wat al in heel veel andere tunnels is gedaan en weg van het nieuwe. De tunnels moeten ook niet ver weg vanuit Geldrop worden bediend, maar gewoon ter plekke, in elk geval voor de korte termijn. Zo proberen wij het simpeler te maken. Wanneer zouden wij dan de grens moeten trekken? Bijvoorbeeld wanneer wij met een tijdelijk systeem dat niet veilig genoeg is om twee banen open te stellen en naar 100 of 120 km/uur te gaan, de tunnel toch helemaal willen openstellen. Dat zou onacceptabel zijn. Als dan een tankwagen klapt, kan ik niet naar eer en geweten zeggen dat de veiligheid in orde was.

Dat is dus het spanningsveld waar wij in zitten. Als ik de bovenwettelijke systemen eruit kon slopen deed ik dat vandaag nog. Ik zal mij tot de laatste dag dat ik minister ben, verzetten tegen te complexe systemen. Denk ook aan de kilometerprijs; zie de problemen van tevoren. Denk niet dat het wel zal meevallen. Met nieuwe technologie, die nog nergens vertoond is, valt het zelden of nooit mee en valt het altijd tegen. Nu moeten wij echter dealen met het systeem dat er is. Ik probeer het zo veel mogelijk te vereenvoudigen, maar wij zullen wel binnen de tunnelwet moeten blijven.

Mevrouw Neppérus (VVD): Ik kan mij het spanningsveld waarin de minister zit, voorstellen. Men is al begonnen met bepaalde systemen en dan is het lastig om die zomaar los te laten. Dan kan ook de veiligheid in discussie komen. Als kennelijk gekozen is voor een niet bewezen techniek en bovenwettelijke voorzieningen, blijft de vraag wel hoe dit in de communicatie binnen Verkeer en Water en Rijkswaterstaat tot de minister of tot zijn voorganger is gekomen. Dat is de kern. Uiteindelijk heeft de minister gekozen voor het systeem.

Minister Eurlings: Laat ik bij de beantwoording van deze vraag de wettelijke situatie van toen en de wettelijke situatie van nu betrekken. De tunnels in de A73 hebben vorm gekregen in de overgangsperiode tussen

de oude situatie en de situatie op basis van de veiligheidswet van nu. In de oude situatie werd met de regio onderhandeld over de systemen die in de tunnel moesten worden gebouwd. De huidige wet biedt veel meer de mogelijkheid om uit te gaan van een standaardpakket. Door de overgangssituatie hebben wij nu te maken met een verzameling van systemen uit het standaardpakket op basis van de tunnelwet en een aantal bovenwettelijke systemen vanuit het overleg dat eerder het uitgangspunt was. De bovenwettelijke systemen waarvan DLS en het WMS de belangrijkste zijn, komen ook voort uit de bestuurlijke afspraken met de regio. Ik noemde de naam Horvat al. De heer Horvat heeft eerder geadviseerd. Zo gaf hij een second opinion in 2002. Daarin werd onder andere geconcludeerd dat meer aandacht voor risicoreducerende maatregelen gewenst was en dat sprinklers niet toegepast zouden moeten worden. Een acceptabel veiligheidsniveau, zo werd gesteld, was reeds bereikt en de sprinklers zouden leiden tot onevenwichtigheid tussen veiligheidsbijdragen en kosten. Met andere woorden: het was overdone, het was overdreven. Vervolgens zijn die sprinklers in het overleg een DLS-systeem geworden, wat nog nergens in de wereld was vertoond. Vervolgens heeft het ministerie tegen de wil van Roermond in, dit gedeeltelijk vervangen door een WMS, omdat daarmee tenminste in een paar Oostenrijkse tunnels enige ervaring was opgedaan.

Wat is er nu gebeurd in dit proces? Met de wijsheid van nu is het natuurlijk gemakkelijk om erover te praten, maar toch. Eerst zouden er vluchtstroken in de tunnel komen. Later heeft mijn ambtsvoorganger besloten dat die vluchtstroken er niet kwamen. Daar kun je veel van vinden, maar feit is enerzijds dat vluchtstroken standaard niet in tunnels liggen en anderzijds dat het in een regio moeilijk begrepen wordt als een vluchtstrook eerst wel wordt gepland en daarna er weer uit wordt gehaald. Dat heeft vervolgens geleid tot de wens uit de regio om meer te hebben. In een dergelijk spel komt dan een DLS-systeem op de proppen. Eigenlijk wordt dan de ene put gedempt door een andere, nog diepere te graven. Zo zijn in dit proces die bovenwettelijke systemen erin gekomen. Ik leer hiervan dat wij ten eerste first-in-the-worldtechnologie – wij Nederlanders zijn zo blij om dingen te doen die nog nooit zijn gedaan – nooit mogen onderschatten. De risico's moeten van tevoren bekend zijn, wij moeten niet aan het eind op de blaren zitten. Ten tweede moeten wij doen wat noodzakelijk is en niet meer. Genoeg is genoeg. Die lessen trek ik eruit. Bij deze tunnel is er een gedeelde verantwoordelijkheid, maar men kan ook zeggen dat mijn ambtsvoorganger het bot had moeten weigeren. Misschien had zij moeten zeggen «niets ervan» of de vluchtstroken erin moeten laten. Daarover kan iedereen een mening hebben. Ik constateer echter hoe het gegaan is. Ik vind wel dat wij daaruit de goede lessen moeten trekken. Nogmaals, Bandi Horvat zegt dat hij in zijn werkzame leven nog nooit zo'n complexe tunnel heeft gezien.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Dat je met nog niet bewezen technieken uiterst voorzichtig moet zijn, leren tal van projecten. Met de conclusies daarover van de minister ben ik het van harte eens. Mijn vraag blijft echter hoe het precies is gegaan. Heeft Rijkswaterstaat al in een veel eerdere fase de minister geïnformeerd, is de Kamer geïnformeerd en dergelijke? Over de lessen zijn wij het wel eens, maar wij zitten met een tunnel die nog steeds niet open is. Hoe is het gegaan?

Minister **Eurlings**: Al deze zaken zijn geen geheim geweest. Als krantenlezer kan ik mij nog goed de discussie over de vluchtstroken herinneren. Die speelde heel erg op. Ik kan mij ook herinneren de onderhandelingen die met de regio zijn gevoerd, waarin DLS werd gevraagd en gekregen. Vervolgens is de drukluchtschuimininstallatie door Rijkswaterstaat grotendeels vervangen door een watermiststelsel, en dat tegen de wil van de regio en de stad Roermond in. Rijkswaterstaat vond namelijk DLS, wat

nog nergens een bewezen technologie is, zo'n groot risico dat men liever het watermiststelsel had omdat dit tenminste in een paar Oostenrijkse tunnels ooit is geprobeerd. Dan nog zijn het WMS en DLS bovenwettelijk en hypercomplex. Er is over gecommuniceerd dat de vluchtstrook eruit ging, dat er vervolgens in het spel met de regio een DLS-systeem kwam. Vervolgens is in mei 2006 besloten om het watermiststelsel te introduceren. Dat is de geschiedschrijving.

Ik denk dus dat mijn ambtsvoorganger de risico's heeft willen verkleinen met het WMS. Met de wijsheid van nu kun je zeggen dat wij veel rabiater hadden moeten zijn. Wat wettelijk vereist is, is wettelijk vereist; niet meer en niet minder en that's it. Het is echter gegaan zoals het is gegaan. Ik zeg het niet om het iemand euvel te duiden. De hoofdverantwoordelijkheid ligt bij de landelijke politiek, maar ook bij de man voor de tunnelveiligheid en de lokale brandweer die goedkeuring moet geven voor het openstellen van de tunnel. Zo liggen de zaken. Wij moeten alles op alles zetten om de tunnel zo gecontroleerd mogelijk open te krijgen en de tijd dat de tunnel echt dicht moet, wat echt pijn gaat doen, ook zo gecontroleerd mogelijk te laten zijn, zodat wij weten waar wij aan toe zijn. Ik vind wel – en ik zal dat blijven doen tot de laatste dag dat ik minister ben – dat wij elkaar een spiegel moeten voorhouden en moeten leren van wat in dit soort processen fout is gegaan.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij richt de minister de focus veel te veel op het gedonder rond al die ingewikkelde systemen. Het begin van de problemen ligt daar niet. Het gedonder begon met het schrappen van de vluchtstrook. Toen moesten er wijzigingen worden doorgevoerd, terwijl zaken en procedures al lang in gang waren gezet. Procedures voor milieuvergunningen en andere vergunningen liepen al, andere procedures waren al afgerond. Door bepaalde wijzigingen moesten weer nieuwe procedures opgestart worden, met nieuwe bezwaarmogelijkheden van dien. Toen moest er onderhandeld gaan worden over meerkosten, over veiligheidseisen. Dat was daarvoor helemaal niet nodig geweest. Toen zijn wij eigenlijk in een fuik gelopen, de fuik van meerkosten, veiligheidseisen en reeds afgegeven vergunningen. Zo is het begonnen.

De hamvraag is dus waarom de minister heeft besloten om het project te wijzigen door het schrappen van de vluchtstrook. In de antwoorden staat dat het niets te maken heeft gehad met mogelijke bezuinigingen. Die waren overigens wel 20 mln., maar dat was niet de reden. De reden was de precedentwerking. Ook dat is onbegrijpelijk. Waarom wordt vanwege precedentwerking die hele poppenkast in gang gezet met alle gevolgen van dien, terwijl er al vier andere tunnels in Nederland eenzelfde strook hebben, die alleen geen vluchtstrook maar reserveringsstrook wordt genoemd? Dat is de hamvraag, maar die is nergens beantwoord. Dat moet de grote les uit dit probleem zijn.

Minister **Eurlings**: Met de wijsheid van nu is het gemakkelijk redeneren. Mijn ambtsvoorganger, mevrouw Peijs, heeft de vluchtstrook geschrapt omdat zij geen precedent wilde scheppen. De meeste Nederlandse tunnels hebben geen vluchtstrook, tenzij men in de toekomst denkt de weg te verbreden. Dan bereidt men zich daarop voor.

Ik heb zojuist zelf gezegd dat je ervan kunt vinden wat je vindt. Je kunt ook zeggen dat als het eenmaal is toegezegd, je dat zo moet laten. Het is gemakkelijk voor mij om er met de wijsheid van nu een andere mening over te hebben. Als wij willen leren, vormt de vraag of het schrappen van de vluchtstrook noodzakelijkerwijs moest leiden tot nieuwe systemen, de kern. Daarop kan ik een heel helder antwoord geven: de veiligheidsrichtlijn voor tunnels kent geen vluchtstroken. Dus was voor de veiligheid een vluchtstrook niet nodig en was het ook niet noodzakelijk om bij het schrappen van de vluchtstrook een technisch heel complex DLS-systeem of WMS in de tunnel te hangen. Dat zijn de feiten.

De **voorzitter**: Ik verzoek u allen om wat korter te formuleren, mede gelet op de tijd.

De heer **Roemer** (SP): De minister slaat de plank echt mis. Dat je de vluchtstrook vanwege de precedentwerking niet wilt aanleggen, kan. Ik snap dat niet, maar het kan een argument zijn. Dan doe je dat echter in een planstudie en niet halverwege het project. Dat doe je niet halverwege een proces waarin allang afspraken zijn gemaakt met regio's en plannen al in procedure zijn. Dat doe je dan ervoor. Als je er halverwege achter komt dat je een vluchtstrook niet zou moeten aanleggen, dient het toezicht te weten dat dit verregaande consequenties heeft. Dan dienen het toezicht en de minister te weten dat je op dat moment een beerput opent, met een regio die vervolgens met andere eisen komt en dat je in een fuik, in een spel, wordt getrokken. Daar is de grote fout gemaakt. Daarop wordt niet gereageerd in de beantwoording. De minister reageert nu eigenlijk nog niet. Ik geef hem één ding mee. Het is voor hem erg lastig omdat het de periode van zijn voorganger betreft, maar laten wij wel erkennen dat daar de fout zit.

Minister **Eurlings**: Laat ik nog eens heel helder zijn. Je kunt je afvragen of het zo gelukkig was om de vluchtstrook halverwege het proces te schrappen. Dat zeg ik heel open. Je kunt je dat werkelijk afvragen, maar dan stel ik u wel de volgende vraag. Ook als u dat heel ongelukkig vindt – en dat kun je vinden – is dan het juiste antwoord om een hypercomplex tunnelveiligheidssysteem eraan vast te pluggen? Volgens mij is dat niet het goede antwoord in zo'n discussie, want dan beland je van de regen in de drup. Dan wordt het probleem niet kleiner, maar juist groter. Voor de toekomst moeten wij leren dat wij niet alles aan elkaar moeten verbinden en dat wij de veiligheid van een tunnel moeten regelen tot het niveau dat wettelijk noodzakelijk is, maar geen millimeter verder. Het is al complex genoeg. Wij zijn in Nederland altijd meester in het stapelen van systeem op systeem, van techniek op techniek en het onszelf nodeloos moeilijk te maken. Die les trek ik eruit.

Ik wil het niemand euvel duiden. Het is een verantwoordelijkheid geweest van de minister en zijn voorganger. Het is een verantwoordelijkheid geweest van de regio. Het is ook een verantwoordelijkheid geweest van de aannemer, die ondanks de gigantische complexiteit van nog nooit bewezen systemen zei dat het geen probleem was en dat hij het gewoon en ook nog binnen de tijd zou aanleggen. Zo zijn de zaken gelopen. Het is echter wel een complex verhaal. Als je de goede lessen eruit wilt trekken, moet je met elkaar constateren dat willens en wetens first-in-the-world-systemen in de tunnel zijn gehangen, waarvan de grootste specialist zegt dat het de meest complexe tunnel is die hij ooit heeft gezien. Dat zijn wel de feiten. Ik kan het niet anders maken dan het is.

Het meest relevant vind ik niet de vraag hoe het toen allemaal is gegaan. Het meest relevant vind ik de vraag hoe wij er op de best mogelijke manier uitkomen. Daarom nemen wij nu de tijd om te bekijken hoe wij het systeem kunnen versimpelen. Ik zou het liefst de bovenwettelijke systemen eruit slopen, maar daarvan zegt de heer Horvat dat dat het gehele systeem erg instabiel zou maken. Alles is namelijk aan elkaar geknoopt. Trek je één ding eruit, dan werkt de rest ook niet meer goed. Wij proberen in elk geval wel om het tunnelveiligheidssysteem en het verkeersmanagementsysteem uit elkaar te trekken en voor het verkeersmanagementsysteem terug te gaan naar bewezen technologie en een simpel systeem. Vervolgens willen wij niet meer automatisch en op grote afstand bedienen, maar gewoon bij de tunnel in Roermond zelf. Daarmee kunnen de complexiteit en de risico's behoorlijk worden verminderd. Dan nog zullen wij – ik ben daar maar heel open over – de tunnel nog een keer helemaal moeten sluiten. Dat zal pijn doen en vervelend zijn, maar wij zullen het moeten doen op het moment dat wij zeker weten dat die

periode zo kort mogelijk is en dat het risico dat de tunnel veel langer dicht is vanwege onverwachte tegenvallers, minimaal is. Daarmee zijn wij bezig.

Ik verwacht dat wij tegen het zomerreces alles wat wij hadden kunnen doen, echt hebben gedaan en dat wij dan voor de vraag komen te staan wanneer wij de tunnel sluiten. Die vraag zullen wij samen met de regio moeten beantwoorden. Er zijn ook in de regio grote belangen. Wij moeten kijken wanneer de grootste drukte rond Roermond is en hoe wij daar zo goed mogelijk mee omgaan en wanneer er evenementen in de regio zijn. Daarin moeten wij met de regio de minst pijnlijke keuze maken. Wij zullen samen met de regio op dat moment besluiten.

Een klein lichtpuntje: laten wij blij zijn, nu de tunnel tijdelijk open is, dat er miljoenen auto's doorheen gaan en dat het werk gewoon doorgaat. Dat is een opsteker, want dat was van tevoren niet verwacht.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister zegt dat wij teruggaan naar wat wettelijk nodig is. Hij wil een vereenvoudiging aanbrengen op sommige onderdelen. Hij zegt dat hij voorzichtig is met dingen eruit halen, omdat dat een instabiel systeem oplevert. Ik vind dat wat merkwaardig. Ik heb in een vorig leven ook wel eens met tunnels te maken gehad. Het lijstje van veiligheidssystemen – volgens mij zijn het er 58 en niet 52 – is een heel opgepompt lijstje. Er staat bijvoorbeeld verlichting in de linkerbaan in en verlichting in de rechterbaan. Er zijn maar een stuk of negen echte veiligheidssystemen. Als ik dat lijstje zie, zitten die systemen nu al in alle tunnels op basis van oude wetgeving. Ik vraag mij af wat de complexiteit is als wij de bovenwettelijke systemen zouden isoleren van de rest. Houden wij dan niet gewoon een conventioneel werkend systeem over?

Minister **Eurlings**: De complexiteit zit volgens de heer Horvat daarin dat in de jaren dat het systeem is opgebouwd, is gekozen voor één geïntegreerd systeem. Alles is aan elkaar geknoopt. Dat maakt het moeilijk. Je kunt met een sloopwagen komen, alles eruit slopen en van voren af aan beginnen. Het gaat dan alleen nog veel langer duren. Het enige wat ik doe, is met alle energie die ik heb, bekijken hoe wij de ellende zo veel mogelijk kunnen beperken. Het beeld is dus dat de ellende kleiner is wanneer je het huidige systeem versimpelt dan wanneer je het huidige systeem helemaal sloopt en van voren af aan begint. Daarom is het roeien met de riemen die wij hebben. Ik hoop en verwacht dat alle partners daarin constructief meewerken. Ook de gemeente heeft daarin een rol, want de gemeente is bevoegd gezag. Als wij vereenvoudigingen aanbrengen in het tunnelveiligheidssysteem en meer richting het absoluut noodzakelijke gaan in plaats van het super-de-luxe, zal de gemeente als bevoegd gezag toestemming moeten geven. Nu de ellende voor de regio zo groot is, verwacht ik dat Roermond er alles aan gelegen is om niet super-de-luxe systemen ten koste van alles te handhaven en om met ons aan een versimpeling te werken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister zegt terecht dat hij zo veel mogelijk ellende wil voorkomen. Dat snap ik. De minister zegt dat hij met een lokale bediening wil werken, waarmee je voor een deel de centrale computer kunt passeren. Dan zitten er mensen tussen. Dat levert een vrij stabiele situatie op. Kan hij garanderen dat op het moment dat de tunnels dicht zijn geweest en de centrale computer ertussen is gezet en functioneel moet zijn, deze storingsvrij blijft werken en dat er niet binnen de kortst mogelijke keren door storingen of wat dan ook problemen ontstaan waardoor de betrouwbaarheid van de tunnel en de betrouwbaarheid van de regio onder grote druk komt te staan?

Minister Eurlings: Daar is natuurlijk alle energie op gericht. Dat is precies waarom wij dit doen. De tunnel moet in werking komen en in werking blijven. Daarom halen wij systemen zo veel mogelijk uit elkaar. Daarom gaan wij over naar veel meer hands-on bediening bij de tunnel zelf. Je kunt ook zeggen dat er gezamenlijke verantwoordelijkheden zijn, zeker ook landelijk. Het moest allemaal op grote afstand vanuit Geldrop bediend worden, maar nu is het gewoon simpel, dichtbij de tunnel en met meer traditionele technologie. Dat proberen wij te doen. Daarmee zijn niet alleen de risico's voor de afbouw beperkter, maar ook het risico dat het direct weer misgaat als de tunnel na afbouw open is. Ik wil dat mezelf ook graag besparen, zo kan ik u verzekeren.

Mevrouw Roefs (PvdA): De prangende vraag is natuurlijk hoe lang de tunnel dicht moet. Ik kan mij wel voorstellen dat de minister zegt dat dit afhangt van wat men uiteindelijk zal ontdekken, maar misschien kan de minister wel een minimumtermijn noemen.

Minister Eurlings: Dat wil ik op dit moment niet doen, want het is een slag in de lucht. De regio heeft zo langzamerhand wel genoeg van voorstellingen die niet uitkomen. Ik snap uw ongeduld om een beeld te krijgen, maar u kent mij ook als een minister die het wil kunnen waarmaken als hij een beeld noemt. Er wordt hard aan gewerkt. Ik heb echt vertrouwen in de heer Horvat. Hij weet echt waarover hij spreekt. Hij kan ook tientallen voorbeelden van andere tunnels uit zijn register trekken, waarmee hij ervaring heeft opgedaan en waarmee hij dingen goed of fout heeft zien gaan. Hij kent de markt en de specialisten die de systemen goed kunnen bouwen. Ik heb er vertrouwen in dat wij tegen het zomerreces met een uitgekristalliseerd afbouwplan kunnen komen en dan weten dat wij alles wat wij hadden kunnen doen, ook echt hebben gedaan. Dan hoeven wij hopelijk later niet vast te stellen dat de tunnel lang dicht is terwijl wij het werk van tevoren hadden kunnen doen.

Het is ook belangrijk dat men een reëel verwachtingspatroon heeft. Als de tunnel dichtgaat, wil ik voorkomen dat die vele malen langer dicht blijft dan mensen hadden verwacht omdat wij risico's van tevoren niet hebben onderkend. Dat zou echt heel ellendig zijn. Als wij door die laatste zure appel heen bijten, zullen wij ook alles op alles moeten zetten – de regio en de provincie Limburg mogen dat ook verwachten – om de verkeersproblemen tijdens de laatste, langere sluiting zo veel mogelijk op te vangen. Daarvoor staan wij natuurlijk ook aan de lat.

Er is een landelijke regeling voor nadeelcompensatie die een voorziening biedt voor het vergoeden van onevenredig nadeel dat is ontstaan door rechtmatig overheidshandelen. De regeling is laagdrempelig. Er zijn heel weinig vormvereisten. Mensen die echt schade hebben, kunnen dus vrij gemakkelijk van de regeling gebruikmaken. De claims die op grond van deze regeling worden ingediend, worden beoordeeld door een onafhankelijke commissie. Deze adviseert aan de minister. De termijnen voor afhandeling zijn kort en mogen slechts eenmaal worden verlengd. Vereist is wel – dat is ook vastgelegd – dat het gaat om rechtmatig overheidshandelen. Indien dat niet het geval is en sprake is van onrechtmatig overheidshandelen, kan de claim bij de burgerlijk rechter worden ingediend want dan is het probleem vele malen groter.

Deze nadeelcompensatie die sinds jaar en dag geldt, deze laagdrempelige manier om je schade te verhalen, wordt regelmatig toegepast. Zoals men weet, zijn op basis van deze regeling bijvoorbeeld bij de Hollandse Brug forse bedragen toegekend aan betrokkenen die schade hebben geleden. Het gaat daarbij uitdrukkelijk om een compensatie. De commissie beoordeelt de boeken van de betrokkenen en stelt dan vast hoeveel geld men uitbetaald dient te krijgen. Ik vind dat een goede gang van zaken, omdat die objectief is en het voor iedereen mogelijk maakt om op een gemakkelijke manier het nadeel te claimen. Ik roep dus iedereen en ieder bedrijf in

het Limburgse op om gebruik te maken van de regeling, als men denkt aanmerkelijke schade te hebben geleden doordat de tunnel wat later tijdelijk is opengegaan en door de technische problemen aan het begin van de tijdelijke openstelling. Straks gaat de tunnel ook nog voor langere tijd dicht. Ik doe echt die oproep, want de regeling is gemakkelijk en leidt tot een objectief oordeel over het bedrag dat uitbetaald moet worden. Wij proberen sowieso ook heel duidelijk te zijn tegenover alle betrokkenen. Weekendsluitingen, waarvan er de komende tijd misschien nog een paar komen, worden altijd met de regio vooraf besproken. Wij willen de omgeving daarop ook goed voorbereiden, zodat mensen hun routekeuze goed kunnen maken. Eventuele schadeclaims zullen heel serieus worden genomen. De nadeelcompensatieregeling staat hiervoor open. Tot nu toe is het beeld dat er slechts twee claims zijn ontvangen waarbij een link wordt gelegd met de tunnelproblematiek. Dat zijn er heel erg weinig. Ik doe nogmaals de oproep. Als er bedrijven zijn die echt denken dat zij nadeel hebben gehad, laten zij zich dan melden. De regeling is gemakkelijk en bedrijven kunnen snel duidelijkheid verwachten. In totaal zijn er trouwens zes claims, maar bij twee claims na de beperkte openstelling tot nu toe speelt de tunnelproblematiek echt een rol. Dat geeft dus aan dat nog niet erg enthousiast geclaimd is. Nu heeft de Kamer recentelijk een brief ontvangen waarin zij wordt opgeroepen, druk op mij uit te oefenen om zelf tot een vorm van compensatie te komen door als een soort van wiedergutmachung een aantal infrastructuurprojecten te doen. Ik vind dat een minder goede gang van zaken. Als er echt schade is, kan die worden geclaimd. Als wij echter die projecten gaan doen, vergoeden wij niet de schade die bedrijven hebben geleden, maar laten wij onze eigen infrastructuurkeuzen afhangen van dit soort omstandigheden. Als wij zo hadden gehandeld bij de Hollandse Brug, hadden wij heel veel infrastructuurprojecten rond Flevoland en Amsterdam ineens versneld of extra moeten uitvoeren. Zo kan ik nog vijf of tien projecten van de laatste tijd noemen.

De heer **Roemer** (SP): Met alle respect, maar ik geloof niet dat iemand uit de Kamer deze suggestie heeft gedaan. Misschien kan de minister toch de vele vragen beantwoorden. Misschien is die gesteld vanuit de regio, maar niet vanuit de fractie.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer heeft gelijk. Het merendeel van de Kamer is niet erg enthousiast over deze claim van extra infrastructuurprojecten rond Roermond. Wij moeten voorkomen dat wij terechtkomen in een koehandel waarbij wij een project moeten compenseren met andere projecten. Dan is het hek van de dam en zullen wij overal in het land met dit soort vragen te maken krijgen. Als er in mijn eigen provincie een goed project is, ben ik er zelf altijd als de kippen bij – ik ben dat niet alleen als Limburger, maar gewoon als objectief minister – om er iets goeds mee te doen. Het gaat wel om de kwaliteit van de projecten en het draagvlak ervoor in de regio. Zo heb ik in het laatste MIRT-overleg veel voor Limburg gedaan aan Parkstadring, aan de aansluiting Nuth-A76 en ook aan het waardevast houden van de A2-tunnel in Maastricht, waarvoor wij heel veel extra geld hebben gereserveerd. Ik kan het concrete bedrag niet noemen, omdat ook de markt hierin een rol speelt. Ik zeg wel dat in de laatste ronde Limburg er beter uit is gekomen dan welke provincie in Nederland dan ook. Dat kwam door de kwaliteit van wat er lag. Wij moeten dus niet terechtkomen in een koehandel, omdat het Rijk te maken heeft met problemen bij de tunnel en zijn uiterste best doet om het op te lossen, waarin wij tal van projecten eraan moeten koppelen. Ik vind het dus geen goede gang van zaken. Ik heb dat een half jaar geleden ook met gedeputeerde Driessen besproken. Hij was het toen in elk geval met mij eens. Ik wil dus niet in die richting gaan.

Wat is nu de situatie rond de tijdelijk opengestelde tunnel? In de media wordt wel een verkeerd beeld getoond in de zin van «de problemen zijn gigantisch» of «1100 keer dicht» et cetera. De grootste problemen op dit moment zijn hoogtemeldingen over vrachtauto's, waardoor de tunnel tijdelijk dichtgaat omdat een te hoge vrachtauto er niet in mag. Dit probleem hangt niet samen met de tijdelijke openstelling of de andere problemen. Dit probleem doet zich voor bij elke tunnel. Dit probleem hangt samen met de keuze voor een tunnel. Dan hadden wij niet voor een tunnel moeten kiezen. Ook als de tunnel definitief open is, zal dit zo blijven. Met de tunnel in de A73 doen wij het nog helemaal niet zo gek. Voor de Roertunnel zijn er gemiddeld 45 hoogtemeldingen per maand en voor de Swalmentunnel gemiddeld 30 hoogtemeldingen per maand. Voor de Velsertunnel – ik neem het maandgemiddelde uit 2007 – zijn het er 180 per maand, voor de Tomassentunnel/A15 190 per maand, voor de Drecht-tunnel/A16 140 per maand, voor de Botlektunnel/A15 60 per maand en voor de Beneluxtunnel/A15 40 per maand. Laten wij dus oppassen voor het beeld dat alle sluitingen van de tunnel samenhangen met de problemen bij de afbouw. Bijna alle sluitingen op dit moment hebben daar niets mee te maken, maar hangen samen met te hoge vrachtauto's. Dat zal helaas zo blijven als de tunnel definitief klaar is. Dat hangt inherent samen met de keuze voor een tunnel.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik geloof dit onmiddellijk, maar de maatregelen die bij een melding worden genomen, zijn heel verschillend per tunnel. Dat is het probleem. In Roermond gaat de tunnel meteen dicht, maar bij de andere tunnels gebeurt dat niet in die mate. Daar zit ik mee en daar zit de regio vooral mee. Daar moet de minister een antwoord op hebben, want dat kan wel iets beter.

Minister **Eurlings**: Wij zullen bekijken hoe wij de gevolgen van hoogtemeldingen kunnen beperken. Dat betekent sneller reageren, sneller weer open en afvoeren van de vrachtauto. Dat zeg ik gaarne toe. Ik wilde hier zeggen dat wij moeten oppassen voor het op zichzelf begrijpelijke beeld dat er weer problemen zijn als de tunnel dicht is, dat het weer misgaat met de tunnel. Dat beeld is niet correct. Op dit moment betreffen alle sluitingen niet zozeer technische problemen als wel te hoge vrachtauto's. Ik ben het wel met de heer Koopmans eens dat wij moeten bekijken hoe wij een te hoge vrachtauto zo snel mogelijk weg krijgen. Op dat punt kunnen wij nog wat slagen maken. Daarin heeft de heer Koopmans gelijk. De 52 systemen zijn inderdaad niet allemaal veiligheidssystemen. Het zijn ook systemen voor monitoring, bediening, energie et cetera. In grote lijnen zijn de systemen vergelijkbaar met die in andere tunnels. Alleen DLS en het WMS zijn bovenwettelijk en redelijk uniek, zelfs internationaal redelijk uniek, met alle complexiteit van dien. Tegelijkertijd is ervoor gekozen om de andere systemen op een heel erg moderne, innovatieve manier te koppelen en op grote afstand vanuit Geldrop te bedienen. Ook dat heeft het moeilijker gemaakt dan nodig was. Dat is het meest reële beeld.

De heer Cramer vroeg naar de systemen in de korte tunnel. Alles langer dan 250 meter wordt beschouwd als een tunnel. De kans op een ongeval per strekkende meter is overal gelijk. Hoe langer een tunnel, hoe risicovoller het wordt. Langer dan 250 meter is geen reden om af te wijken. Om die reden is er geen onderscheid in de tunnelwetgeving tussen een kortere en een langere tunnel.

De heer **Koopmans** (CDA): Het lijkt mij dat dit onderdeel van een evaluatie mag zijn. Een beetje normaal denkend mens snapt toch dat wanneer er in de Swalmentunnel iets gebeurt, dat totaal anders is dan wanneer er in de Roertunnel iets gebeurt. Het is volstrekt onlogisch dat

volgens de wet de tunnels hetzelfde zijn. De ene tunnel is zes keer zo lang als de andere.

Minister **Eurlings**: Ik wil er best nog een keer naar kijken. Ik constateer nu alleen dat het wettelijk zo is geregeld. Als een tunnel een paar kilometer lang is, is het risico groter dan wanneer hij 250 meter lang is. In de wetgeving is ervan uitgegaan dat vanaf 250 meter het risico zodanig is dat alle noodzakelijke voorzieningen moeten worden ingebouwd. Ik wil op meer punten wel naar de tunnelwetgeving kijken, maar dan ga ik een beetje buiten de orde van dit overleg. Als ik mijn ervaringen in Brussel vergelijk met hier, dan zie ik bijvoorbeeld in Brussel weefvakken. Die helpen gigantisch. Als ik zie waar Rotterdam mee bezig is, is dat heel erg moeilijk. De Nederlandse tunnelwetgeving is heel strikt, zelfs voor een stadstunnel waarin je 50 km/uur mag rijden. Daarin zijn wij misschien doorgeslagen. Ik kijk dus naar de wetgeving, maar ik zei alleen hoe het op dit moment is. Waarom is ervoor gekozen om de Swalmentunnel en de Roertunnel integraal te bedienen? Als er bij één van de twee tunnels een probleem is, moet je direct het verkeer over een wat groter gedeelte van de A73 rerouten of in elk geval opvangen. Anders stopt het heel snel, met alle risico's van dien.

Waarom kunnen wij niet nu al met het huidige tijdelijke systeem de tunnel helemaal opengooien, met twee keer twee rijstroken? Met twee keer twee rijstroken ontstaat een veel complexer wegbeeld. Mensen gaan van links naar rechts, halen in et cetera. Vanwege de complexiteit en een daardoor veel hogere ongevalenkans, worden juist computers ingezet en is het moeilijkere systeem nodig. Je zou veiligheidstechnisch in de problemen komen – die bodemgrens moeten wij niet passeren – als je de tunnel openstelt met het huidige systeem. Ik zou mezelf niet in de spiegel kunnen aankijken en een probleem hebben, als er een ongeluk gebeurt waarbij slachtoffers vallen. Dan kan ik niet met droge ogen zeggen dat wij voldoende hebben gedaan om een ongeval op te vangen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Geldt dat ook als harder zou worden gereden dan 70 km/uur op één strook?

Minister **Eurlings**: Ja. Wij zullen dus echt door de zure appel heen moeten bijten. Wij maken die appel echter wel zo klein mogelijk, want die zal ons niet lekker smaken. Daarvan ben ik overtuigd.

De verhoging van het asfalt was nodig vanwege onregelmatigheden in de betonvloer. Dat heeft erin geresulteerd dat er in de Roertunnel acht deuren tussen de 1.90 meter en 2.00 meter zijn. Hier zullen waarschuwingstekens boven de deuren worden aangebracht. Alle overige deuren, het merendeel dus, zijn hoger dan 2.00 meter. Ik zal dus zelf moeten oppassen. Ik ben 1.91,5. Het zou dus kunnen dat ik ergens net langs de bovenkant van de deur schuur, maar ik zal letten op de waarschuwingstekens!

Was het nu heel erg moeilijk of makkelijk om door de vluchtgangen te lopen? Het middentunnelkanaal is in de tijdelijke openstelling niet bedoeld als vluchtgang. Bij calamiteiten worden de vluchters rechtstreeks naar de andere tunnelbuis geleid via de tegenoverliggende vluchtdeuren. Dat is ook altijd de opzet geweest bij de tijdelijke openstelling. Er wordt gewerkt in die tunnel. Het is dus niet de definitieve situatie. Mensen kunnen ook rechtstreeks naar de andere tunnelbuis worden geleid, één van de twee rijstroken wordt niet gebruikt. Mensen kunnen daar dus verzamelen. Het oogt weliswaar niet fris dat het middentunnelkanaal niet is opgeruimd, maar het is geen veiligheidsprobleem. Er wordt gewoon gewerkt en er staan dus dingen in. Daarom is heel bewust die keuze gemaakt. Hoe eerder het netjes is, hoe beter.

Kan de tunnel eerder open als er brandweer nabij de tunnel zou zijn? Hiervoor zouden de software en de systemen moeten worden aangepast,

want het is een andere opzet. Blokkerend is het feit dat de gemeente Roermond hiertoe niet bereid is. Om die reden is het geen optie. Welke verbeteringen biedt de beperkte openstelling voor de weggebruikers? Ik heb al gezegd dat er negen miljoen voertuigen doorheen zijn gegaan. Afgezien van de hoogtemeldingen en een paar andere vervelende sluitingen verloopt de verkeersstroom redelijk ongehinderd. Wij hebben ook veel gedaan om een robuuste planning, die de aannemer niet had, op te zetten, om aannemers en vooral onderaannemers erbij te betrekken en om na te gaan hoe wij risico's kunnen beperken en wat wij kunnen doen. Als wij de tunnel dicht hadden gelaten, was het nooit drie of vier maanden geweest. Dan hadden wij over een veel langere periode gesproken dat de tunnel niet open was geweest. Ik ben dus alleen maar gesterkt in mijn opvatting dat het een goede keuze van de regio en mijzelf is geweest om de tunnel zo snel mogelijk open te stellen en de 11 000 handtekeningen in deze zin te waarderen.

Voorzitter. Ik denk dat ik hiermee de vragen grosso modo heb beantwoord en anders hoor ik dat zeker van de woordvoerders. Het is een ongemeen moeilijk proces. Ik doe mijn uiterste best om de overlast voor de regio zo veel mogelijk te beperken. Ik heb daarvoor de grootste expert die er is, bij de tunnel betrokken. Hij kijkt er continu naar. Ik neem zijn adviezen zeer serieus. Het is goed dat wij hard doorwerken terwijl de tunnel half open is en dat wij pas besluiten de tunnel helemaal dicht te doen en door de laatste zure appel te bijten, als wij echt alles hebben gedaan wat wij tot dat moment konden doen en als wij alle risico's voor de verdere afbouw zo veel mogelijk hebben weggenomen. Ik verwacht dat wij tegen de zomer met een definitief beeld kunnen komen van dat wat voor de afbouw nog nodig is. Ik zal dit natuurlijk met de regio bespreken. Voor de definitieve afbouw zal ik een keuze maken die voor de regio zelf zo weinig mogelijk ellende oplevert. Ik werk geconcentreerd. Men leest hierover van mij niet zoveel in de kranten omdat ik met krantenkoppen de tunnel niet afkrijg, maar met werken wel. Wij werken er hard aan, maar als het af is en de tunnel definitief open is, moeten wij ons eens goed een spiegel voorhouden en ons in de toekomst beperken bij bovenwettelijke voorzieningen. De tunnelwetgeving is al complex genoeg.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft sommige opmerkingen vier of vijf keer gemaakt en vijf van mijn vragen niet beantwoord. Hoe lossen wij dit op?

De **voorzitter**: Wij gaan nu een tweede termijn doen.

De heer **Roemer** (SP): Dan doe ik mijn eerste termijn nog wel een keer.

De **voorzitter**: Dus al uw vragen zijn niet beantwoord. Iedereen krijgt twee minuten in tweede termijn. Ik begin bij mevrouw Roefs.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Nog één vraag van mij is onbeantwoord. Het lijkt mij een heel goede zaak dat de heer Horvat betrokken is bij alles wat er nu gebeurt. Ik dacht dat hij een soort van tussenrapportage zou geven en dat de Kamer die zou krijgen. Op die vraag wil ik antwoord. Ik was niet op de hoogte van de regeling nadeelcompensatie. Het lijkt mij de juiste weg om die te volgen. Daar ben ik het dus mee eens. De conclusie over de stand van zaken bij de A73 is dat er hard aan wordt gewerkt. Daarop valt weinig af te dingen of toe te voegen. Ik heb nog één ander punt. Natuurlijk gaan wij bekijken, zoals de minister ook al zei, hoe wij in de toekomst problemen kunnen voorkomen. Er is op een bepaalde manier aanbesteed. Vervolgens zijn wij probleemgestuurd gaan werken. Ik lees de laatste tijd nogal eens, met name in Cobouw, over

andere manieren van aanbesteden bij Rijkswaterstaat. Wij kennen al afkortingen, van vijf stuks tot twee stuks. Ik weet niet of de minister ertoe bereid is, maar ik heb er behoefte aan dat wij op de hoogte worden gesteld hoe op dit moment Rijkswaterstaat denkt over de manier van aanbesteden. Is daarin inderdaad een verandering opgetreden? Ik wil daarover wel eens van gedachten wisselen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden. Mijn vragen zijn beantwoord, al stemt de inhoud van de antwoorden mij nog niet altijd erg blij.

Waar ik nog mee zit, is dat wordt gezegd dat vertraging is ontstaan, dat niet-bewezen technieken zijn gebruikt en dat wij dat met de kennis van nu niet zouden doen. Als je dat alles weet, volg je het toezicht op zo'n aannemer toch veel en veel kritischer vanaf het begin? Ik wil daarop nog een reactie, want ik blijf het vreemd vinden dat het zo is gelopen. Hoe kan het beter voor de toekomst en hoe is het hier gegaan?

Zijn er nog meer schuldigen? Primair is het ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk. Ik wil echter vermijden dat wij in een zwartepietenspel terechtkomen. Ik ga ervan uit dat Verkeer en Waterstaat nu duidelijk het voortouw neemt. Ik concludeer dat het kennelijk niet goed mogelijk is om te zeggen: laat het alsnog zitten. Dat spanningsveld heeft de minister voor mij helder geschetst.

Wat de openstelling betreft kan ik mij goed voorstellen dat de minister geen vage verwachtingen wil wekken zolang men nog niet goed weet hoe het verder kan gaan. De minister sprak over «tegen de zomer», maar aan het eind werd hij weer wat onduidelijk. Is er voor de zomer iets bekend over de manier waarop het verder gaat?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Er is inderdaad een aantal vragen blijven liggen. Ik heb gevraagd naar de meerkosten van de tijdelijke bediening. Er zijn 24 mensen opgeleid, maar ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag daarover.

Wij hebben het wel uitgebreid over de vluchtstroken gehad, maar ik heb ook gevraagd of de minister in de toekomst de regel wil loslaten dat er bij tunnels geen vluchtstroken zijn. Bij de filebestrijding hebben wij gemerkt dat de meeste files worden veroorzaakt door incidenten, zoals ongelukken of pech. Dan wil een vluchtstrook wel degelijk helpen. Laat de minister in de toekomst voor nieuwe tunnels die regel los, dan is er geen precedentwerking want dan doen wij het gewoon.

De minister ging in zijn antwoord nogal makkelijk aan de lekkages voorbij. Als er forse lekkages zijn geweest, ook in de bedieningsruimte waarin de bekabeling uitkomt, vind ik dat niet echt klein bier, om maar in ministers-terminen te spreken.

Ik heb ten slotte een tegenstrijdigheid geconstateerd tussen de antwoorden op de vragen 36 en 37 over de D&C-contracten. Ook daarop is de minister niet ingegaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Op de vragen hoe de tunnelellende is ontstaan, wie daarvoor verantwoordelijk is, hoe wij ervoor zorgen dat de tunnels zo snel mogelijk toch opengaan en hoe wij problemen in de toekomst voorkomen bij andere tunnels, bijvoorbeeld bij Maastricht waar dezelfde fouten worden gemaakt, heeft de minister voldoende antwoorden gegeven.

Ik heb nog één vraag over. Hoe gaat het bij toekomstige aanbestedingen, zoals in Maastricht? Komt de aannemer die heeft laten zien dat hij het niet kan, op een soort van zwarte lijst? Hoe werkt dat?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Mijn beide vragen zijn wel behandeld, maar niet beantwoord. Dat is reëel gezien misschien ook wel het beeld dat de minister

schetst. Ik kan dat dus wel billijken, zij het met enige spanning. De discussie hebben wij echter, zoals de minister terecht zei, al een aantal keren gevoerd als het gaat over reële verwachtingspatronen en verwachtingenmanagement. Gelukkig is dat laatste geen onderdeel van de tunnelinstallaties, maar verwachtingenmanagement is zeker op zijn plaats.

Het is jammer dat de tijdelijke bediening ter plaatse niet nu al meer zekerheid voor het gebruik kan bieden. Ik hoop dat de minister er in tweede termijn nog iets over wil zeggen, want het zou iets meer zekerheid bieden als wij niet afhankelijk zijn van automatische meldingen, maar van mensen ter plaatse.

De minister heeft gezegd dat hij op het moment dat de tunnel wordt opgeleverd, wil kijken naar de consequenties en de lessen die wij eruit kunnen trekken. Wanneer komt er een evaluatie van deze eerste proeve van de wet op de tunnelveiligheid? Kunnen wij die snel opstarten? Daaraan heb ik wel behoefte. Zoals de heer Koopmans zei, er komen nog meer tunnels. Dit soort van discussies moeten wij van tevoren tackelen.

Terecht zei de minister dat hij één van de belangrijkste deskundigen op het gebied van de wet op de tunnelveiligheid in de arm heeft genomen. Levert vijf keer noemen van de naam in één debat ook nog een reductie op de rekening op? Die vraag drong zich toch wel aan mij op.

Minister Eurlings: Voorzitter. Dank voor de bijdragen in tweede termijn. Dank dat wij op zo'n inhoudelijke en rationele manier niet alleen het verleden, maar ook het heden en de toekomst met elkaar kunnen bespreken. Dit project is niet geholpen met allemaal ruige beelden en grote krantenkoppen. Dit project is geholpen met een analyse van de inhoud en vervolgens de minst slechte keuze van hoe nu verder. Ik heb zelf het debat wat willen verdiepen door de meer principiële vraag te stellen hoe wij in de toekomst met dergelijke tunnelprojecten moeten omgaan. De heer Koopmans zei terecht dat er nog meer tunnels komen. Wij moeten echt voorkomen dat onze opvolgers over een aantal jaren in dezelfde situatie terechtkomen als wij met de A73. Als wij met de tunnel in Maastricht bezig gaan, zal ik bij iedere tunnel de Kamer nadrukkelijk informeren en heel expliciet aangeven hoe wij uitgaan van het minimaal noodzakelijke op grond van de tunnelwet. Ik zal ook, zoals ik dat bij de kilometerprijs doe en bij alle projecten die ik trek, technologische risico's aan het begin benoemen. Dan kunnen wij een keuze maken. Ik heb het namelijk een beetje gehad met de Hollandse overmoed om van technologieën die nog nergens ter wereld zijn gebruikt, de risico's door te strepen. Wij kunnen best nieuwe technologieën toepassen, maar wees dan helder waarover je praat. En weet ook aan het begin dat het aan het eind van het verhaal kan tegenvallen. Dat is ook wat de man wiens naam ik niet meer zal noemen, zei. Het viel hem op dat voor de risico's van dit zo complexe systeem nul dagen speling was ingebouwd. Hij zei dat veel tunnels, bijvoorbeeld in de Betuweroute en elders, één tot anderhalf jaar ingroei-tijd kennen. Bij de stadstunnel in Den Haag, de Hubertustunnel, waarvoor een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt en waar geen tankwagen doorheen rijdt, heeft het maanden en maanden geduurd voordat beide rijstroken open waren. Ik geloof dat het vorige week zover was. Je kunt dus beter van tevoren weten waarover je praat, als je keuzen maakt, dan achteraf overvallen worden. Dat laatste is voor niemand goed, niet voor het Rijk, niet voor de gemeenten, niet voor de provincies en zeker niet voor de automobilist.

Ik zeg toe dat ik zelf tot een evaluatie van de tunnelwetgeving zal aanzetten. Die evaluatie zal niet alleen betrekking hebben op het proces rondom een complexe tunnel als de Roertunnel. In die evaluatie zal ook de kritische vraag worden gesteld of wij niet een beetje doorslaan. Dat geldt met name voor stadstunnels. Ik heb zojuist al gezegd dat het in Nederland, anders dan in de landen om ons heen, niet eens mogelijk is

om in een stadstunnel waar je maximaal 50 km/uur mag rijden, een invoegstrook te plannen. Dat leidt tot veel problemen, dat leidt ook tot heel veel kosten. Ik vind dat wij kritisch moeten zijn. Ik zal zelf ertoe aanzetten. Ik ben niet voor Europese koppen, zoals men weet. Laten wij dus niet altijd het beste jongetje in de klas willen zijn. Dit gezegd hebbend, is er altijd wel een ondergrens van veiligheid. Daar geven wij niet aan toe. Ik kom toe aan de nader gestelde vragen. Ik zeg mevrouw Roefs en het merendeel van de woordvoerders dank voor het begrip dat wij schades regelen via de nadeelcompensatieregeling en niet door het plannen van tal van nieuwe infraprojecten. Ik voel dat een overgrote meerderheid van de sprekers die lijn trekt. Die lijn trek ik zelf ook. Ik vind dat de ordentelijke weg.

De heer **Koopmans** (CDA): Op een ander moment spreken wij u nog wel aan over de infraprojecten, want dat is een andere zaak.

Minister **Eurlings**: Dat doet u altijd en daar hebt u ook het volste recht toe. Wij bekijken infraprojecten echter alleen op hun eigen merites, zoals u zelf ook aangaf.

Ik heb echt de verwachting dat wij voor het zomerreces tot een definitieve planning kunnen komen. Het beeld bestaat dat wij dan alle risico's onderkend hebben, dat wij dan echt weten waar wij aan toe zijn en dat wij vooral ook het werk dat wij konden doen met de tijdelijke openstelling, gedaan hebben. Dit wordt dus vervolgd. Ik zit er zelf bij en zal met de regio tot een voorstel komen over de beste eindafbouwtermijn.

Ik excuseer mij tegenover de heer Roemer. Toen hij de vraag opnieuw stelde, kon ik mij herinneren dat ik die inderdaad had gehoord. Ik ben die dus gewoon vergeten. Excuus daarvoor, het was geen opzet. Ik zal proberen nu wel antwoord te geven op zijn vraag. Is de minister bereid om in de toekomst vluchtstroken in tunnels toe te laten? Laat ik zeggen dat het standaard dimensioneren van een tunnel met vluchtstroken een gigantische extra kostenpost zou betekenen. Je kunt je afvragen of het zo verstandig was om de vluchtstrook die in Roermond al was toegezegd, te schrappen. Ik kan mij voorstellen dat dit tot veel onvrede heeft geleid. Een andere vraag is of je overal in Nederland vluchtstroken in tunnels moet aanleggen. Dat zou in elk geval leiden tot meerkosten die ik niet direct op mijn begroting gedekt heb. Zelfs volgens de redelijk strenge tunnelveiligheidswetgeving is het voor de veiligheid niet nodig. Ik zou dus zelf niet zo'n grote stap willen zetten. Ik denk dat het in het algemeen niet nodig is, maar het vervelende voor Roermond was dat het eerst wel is toegezegd, maar vervolgens niet gedaan. Dat heeft mede geleid tot dat proces waarin ineens allemaal heel technische systemen werden geëist. Zo komt van het een het ander. Ik hoop dat ik op dit punt de geschiedschrijving recht heb gedaan.

De heer **Roemer** (SP): Zeker met het oog op de evaluatie die de minister heeft toegezegd voor de tunnels van de toekomst, vraag ik hem om hier toch nader onderzoek naar te doen. Vanuit hetzelfde ministerie worden ook signalen afgegeven dat files vooral veroorzaakt worden door incidenten. Het is dus alleszins aannemelijk dat vluchtstroken van groot belang zijn. Ik kan mij voorstellen dat het verschillend is per situatie en dat wij nader bekijken in hoeverre het gewenst is en waar. Altijd is een uiterste, maar nu worden zaken geschrapt vanwege precedentwerking. Wij zouden er ergens tussenin moeten gaan zitten.

Minister **Eurlings**: Dat laatste gebeurt ook wel. Wij bekijken vaak per project of er een extra strook moet komen. Ik kan mij van de A6 en A9 herinneren dat de heer Cramer vroeg – dat was een belangrijke vraag – of de tunnel niet een strook breder moest zijn zodat er een busbaan door de tunnel kon worden geleid. Uiteindelijk hebben wij met de regio geconclu-

deerd dat dit zoveel meer zou kosten, dat het beter kon worden opgelost met een baan bovenlangs.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is een ander onderwerp. Daar kom ik nog wel op terug.

Minister **Eurlings**: Daar was ik al bang voor. Hoe het ook zij, de bedoeling is niet om die discussie ook in dit debat te voeren. Je ziet dus dat in de praktijk van tunnel tot tunnel die afwegingen mogelijk zijn. Standaard overal een vluchtstrook plannen, wat ik de heer Cramer nu niet hoor zeggen, gaat wat ver. Wij kunnen dat bij ieder project bezien. Laat men zich echter niet vergissen in de meerkosten.

De heer **Roemer** (SP): Een extra argument waarvoor de minister wellicht gevoelig is, is dat de praktijk laat zien dat flessenhalzen in het verkeer heel vaak bruggen of tunnels zijn. Voor de toekomst zou je dus een behoorlijke slag kunnen maken met reserveringsstroken.

De **voorzitter**: De heer Roemer vraagt in feite om het mee te nemen in de evaluatie, zo leid ik hieruit af.

Minister **Eurlings**: Het punt is dat dit voor de tunnelveiligheid echt niet nodig is. Voor de tunnelveiligheidswet zou ik eerder kijken of het iets minder kan in plaats van iets meer, als men begrijpt wat ik bedoel. Ik vind wel dat wij van tunnel tot tunnel die afweging moeten maken. Er is een aantal tunnels waarin precies om de reden die de heer Roemer noemt, het voorkomen van een flessenhals in de toekomst, een extra strook is gelegd omdat vroeg of laat die strook nodig zal zijn. Dat kan dus een rol spelen. Ik wil echter niet zo ver gaan om te zeggen dat er standaard overal een strook bij moet. Soms is dat echt niet nodig en leidt het tot heel veel kosten.

Over de geschiedenis van de tunnels in Roermond ben ik duidelijk geweest hoe het is gegaan en wat wij nu ervan kunnen vinden. De les is verder dat de aannemer en Rijkswaterstaat de rollen in de D&C-werkvorm beter moeten leren beheersen. Ik heb altijd de hand in eigen boezem gestoken. Onafhankelijk onderzoek heeft aangetoond dat Rijkswaterstaat een aantal maanden eerder had kunnen onderkennen dat het niet ging lukken. Dan nog zeg ik dat het probleem niet heel veel kleiner was geweest. Ik vind dat wij tijdens zo'n jarenlang proces moeten kijken hoe er veel meer checks and balances kunnen zijn, hoe eerder geëscaleerd wordt en hoe dingen niet onder de pet worden gehouden. In mijn organisatie probeer ik te bereiken dat men het meldt als men een probleem ziet. Ik zeg dat altijd, en ik zei het ook rond de spoedwet, met 400 Rijkswaterstaters en the start and kick-off meeting. Ik zeg altijd: wees niet bang om het te melden. Denk niet dat het wel zal meevallen, want het valt in de praktijk zelden of nooit mee. Het valt meestal bar tegen. Schaal het dus op, meld het en dan kunnen wij er iets mee doen.

In dit proces zijn misschien ergens laag bij de aannemer in het werk dingen onderkend, maar misschien heeft men gedacht om even te moeten zwijgen, dat het misschien zou meevallen en dat er een kansje was dat het alsnog goed kwam. Daar worden wij echter niet gelukkig van. Dat vind ik wel een les. Hoe zorg je ervoor dat in zo'n project en bij zo'n aannemer problemen niet worden weggemoffeld, maar direct worden gemeld? Dan kunnen wij nog iets eraan doen voordat het te laat is. Dat is iets waar wij goed bij moetenilstaan.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Natuurlijk moet het op een vroeg moment van de kant van de aannemer komen. Daarover ben ik het eens met de minister. Het gaat mij erom dat bij dergelijke aanbestedingen en projecten

met onbewezen technieken ook Rijkswaterstaat er vanaf het eerste moment bovenop moet zitten.

Minister **Eurlings**: Daarmee ben ik het helemaal eens. Ik ben niet – anders zou ik er weer van verdacht kunnen worden dat ik de kilometerprijs op slinkse manier wil killen – tegen nieuwe technieken. Als je het doet, moet je wel weten waar je voor kiest. Ik vind dat wij in Nederland soms overmoedige kerels zijn, die zeggen dat het allemaal wel meevalt en dat zij het kunnen ook al is het nog nergens in de wereld vertoond. Dat gaat mij wat te gemakkelijk. Zie ook de problemen vanaf het begin, ook bij de kilometerprijs.

Wat leren wij hiervan? In reactie op het DAD-rapport bekijken wij hoe wij meer checks and balances kunnen inbouwen.

Ik kom bij het toezicht. Het tunnelcontract is een D&C-contract. Dat betekent meer verantwoordelijkheid bij de aannemer. Dat vraagt een andere aansturing van Rijkswaterstaat, namelijk meer hands-off en meer ruimte laten voor de aannemer. Inmiddels is gekozen voor een aanpak waarin problemen zo snel mogelijk gezamenlijk worden opgelost, waarbij Rijkswaterstaat veel meer hands-on is, zelf de plannings controleert en zelf mede opzet hoe het moet. Daarbij is Rijkswaterstaat eigenlijk half aannemer geworden. Dat is niet de standaardrol van Rijkswaterstaat, maar in dit geval kan het niet anders. Mijn organisatie doet veel en veel meer dan bij welk proces dan ook, omdat het niet anders kan. Dit is ook door de deskundigen als zodanig gewaardeerd.

Hoe gaan wij nu om met de aannemer? Het eerste belang is dat wij met de aannemer goed uit deze tunnel komen. Ik heb eerder gezegd dat het tot veel meer problemen had geleid, als wij deze aannemer aan de kant hadden geschoven en naar een ander waren gegaan. Dan waren wij in de tijd extreem veel verder teruggeworpen. Mijn beeld is gelukkig dat op dit moment de aannemer zijn best doet om mee te werken. Dat wil echter niet zeggen dat wij aan het eind van het proces niet de maat opnemen en kijken hoe wij verder omgaan met schade et cetera. Dat heb ik ook zo uitgesproken in het bestuurlijk overleg. Laten wij echter eerst ervoor zorgen dat wij de tunnel afbouwen. Vervolgens zullen wij conclusies moeten trekken. Het uitsluiten van de A2-tunnel blijkt volgens Europese aanbestedingsregels op dit moment niet te kunnen. Wij nemen echter de maat op aan het eind van het verhaal. Ik kom daarop ook terug bij de Kamer. Laten wij nu for better and for worse ervoor zorgen dat wij de tunnel afbouwen. Ik ben in elk geval blij dat men nu meewerkt, maar ik heb die blijdschap niet altijd gehad.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe de minister bij deze tunnel met de aannemer werkt, kan ik wel volgen. Deze aannemer heeft er een bende van gemaakt. Als hij morgen op een ander project inschrijft, gaan wij toch niet zeggen: O, dat is die en die kennen wij nog? Ik zou zeggen: even op het strafbankje.

Minister **Eurlings**: De heer Koopmans noemt nu een specifieke casus. Laat hij erop rekenen dat wij met een meer dan gemiddelde belangstelling offertes en de onderbouwing ervan zullen volgen. Wij vertrouwen sowieso niemand op zijn blauwe ogen, maar in dit geval helemaal niet. Reken maar dat wij er stevig in zitten en dat wij de hands-on benadering volgen. Dat geldt niet alleen voor deze aannemer, wij zullen het sowieso doen. Ik heb in het algemeen gezegd dat ik aan het begin de problemen eerder wil zien. Wat de rol van de aannemer en Rijkswaterstaat betreft wijs ik nogmaals op het DAD-rapport. Rijkswaterstaat had het twee maanden eerder kunnen zien, maar er ligt natuurlijk ook heel veel verantwoordelijkheid bij de aannemer. Dat zegt de heer Koopmans terecht. De heer Roemer vroeg naar de kosten voor de tijdelijke bediening en de verkeersmaatregelen. In die 3,8 mln. zitten de personeelskosten niet. Die

bedragen een aantal miljoenen per jaar. Op mijn briefje staat € 275 000 per vier weken. Hij kan dus zelf doorrekenen wat het betekent. Hij moet zich eens afvragen welke kosten wij hadden moeten maken als de tunnel dicht was, om verkeersregulerende maatregelen in de bredere regio te nemen. Dat zou financieel ook een heel moeilijke opgave zijn. Alles bij elkaar is dit een goede investering, gezien de negen miljoen voertuigen die inmiddels door de tunnel zijn gereden.

De heer **Roemer** (SP): Dat betwist ik ook niet. De vraag was of die kosten niet te verhalen zijn.

Minister **Eurlings**: Ik snap deze vragen, maar ik vraag er de aandacht voor dat wij er zelf alle belang bij hebben dat wij nu met deze aannemer de tunnel goed kunnen afbouwen. Ik vind het vragen voor het eind van het proces. Wij zijn uit de juridische loopgraven, want anders zouden wij niet meer voortkomen. Laten wij hopen dat de aannemer hard doorwerkt, dan kan dat onze mening aan het einde van de rit verzachten. Dan kunnen wij met iets meer tevredenheid terugblikken. Laten wij dus iedere partij, ook de aannemer, motiveren om haar uiterste best doen.

Lekkages komen in alle tunnels voor. Dat is werkelijk waar. Water in de buurt van bekabeling is natuurlijk absoluut niet de bedoeling. Het probleem is wel onmiddellijk opgepakt en opgelost. De bekabeling is er wel tegen bestand. De bekabeling kan een plensbui aan, want die heeft een isolerende omhulling. Het komt bij bijna iedere tunnel voor dat er aan het begin kleine lekkages zijn. Er was geen risico. Alleen op de tunnel in Roermond is natuurlijk alle aandacht gevestigd. Bij andere tunnels zie je niet direct dit soort beelden op televisie. Het probleem van de lekkages is dus direct opgepakt en verholpen.

Als de installatiebranche moeite heeft met de nieuw D&C-aanpak, waarom kiest Rijkswaterstaat dan voor contracten met system engineering? De heer Roemer en mevrouw Roefs hebben deze vraag gesteld. Een kleinere overheid impliceert meer ruimte voor de markt. In deze lijn kiest Rijkswaterstaat voor D&C- en DBFM-contracten om meer ruimte aan de markt en voor innovaties te geven, meer ruimte om zelf als aannemer te proberen om het op een verstandige manier te doen. Dit maakt het noodzakelijk dat Rijkswaterstaat meer op afstand staat en zich niet te gedetailleerd met zaken bezighoudt. De opdrachtgever formuleert de functionele eisen, maar de aannemer bekijkt vervolgens hoe aan die eisen tegemoet kan worden gekomen. Dat is in principe een goede benadering, maar hier zie je dat je achteraf zult zeggen: meer hands-on en meer specifiek kijken wat. Ik kom dus nog terug op de evaluatie van de tunnelwetgeving, zowel op de wet als op de benadering. Ik denk dat wij hier misschien meer hands-on moeten werken en meer in de keuken van de aannemer moeten meekijken vanaf het begin van het proces om dit soort problemen in de toekomst te voorkomen, om in elk geval zeker te weten dat risico's van tevoren zijn onderkend en dat daarmee in de planning goed rekening is gehouden.

Ik ben bereid om meer inzicht te geven in de aanbestedingsaanpak. Ik zal daarop terugkomen bij de Kamer. Ik zal terugkomen op de vraag hoe wij er in de toekomst meer in het algemeen mee omgaan. Ik ben meer voor alliantievorming en minder voor juridische loopgraven, want die helpen ons aan het eind van de dag niet verder. Dan is de voortgang niet optimaal. Tegelijkertijd word je bij zo'n tunnel voor de vraag gesteld hoe je zeker weet dat risico's van tevoren worden gezien in plaats van er aan het eind door overvallen te worden.

Voorzitter. Ik hoop thans ook alle vragen van de heer Roemer te hebben beantwoord.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Komt Horvat met een tussenrapportage en krijgen wij die?

Minister **Eurlings**: De rapportage van Horvat zal de Kamer vlak voor het zomerreces bereiken, met een overzicht van de planning. Voor de heer Horvat – en nu noem ik zijn naam al weer twee keer ...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U kunt ook zeggen dat er een kans bestaat dat een gerenommeerd bureau daar nog eens naar kijkt.

Minister **Eurlings**: De heer Horvat komt uit de stad Sopron. Dat is het eerste stadje in Hongarije, als je vanuit Wenen naar het oosten rijdt. Hij is geen familie, maar waar het hart vol van is ... Ach, u snapt het wel. Maar goed, dit rapport zal naar de Kamer gaan. Het kan dan voor de Kamer een rol spelen bij het waarderen van het planningvoorstel dat de regio en ik zullen voorleggen.

Toezeggingen

- Vóór het zomerreces 2009 wordt de Kamer geïnformeerd over de datum en duur van de tijdelijke volledige afsluiting van de tunnels van de A73 bij Swalmen en Roermond en over de planning van de definitieve openstelling.
- De evaluatie van de wet tunnelveiligheid zal door de minister in gang worden gezet.
- De Kamer zal vóór het zomerreces de tussenrapportage van het regieteam tunnels A73 en de daarop uitgevoerde «second opinion» van Horvat & Partners ontvangen.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de aanbestedingsaanpak.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

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