

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 november 2010 over **wegtunnels/A2 Leidsche Rijntunnel**.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij spreken al over "tunnelgate". Het is begonnen bij de A73. Dat heeft een paar jaar geduurd en ging gepaard met veel problemen. Nu zijn er helaas ook problemen met de tunnelveiligheid bij de A2 en op andere plaatsen. De heer Koopmans gaf bij het vorige AO aan dat de voorganger van deze minister te slap was geweest op het dossier van tunnelveiligheid. Wij kunnen met elkaar constateren dat er grote gevolgen zijn. Allereerst langdurige vertragingen en heel hoge kosten. Zoals ik al in het overleg heb gezegd, zijn er miljoenen aan gemeenschapsgeld verdampt op dit dossier. Bij een berekening kwam ik uit op ongeveer 160 mln. alleen voor de A73 en de A2. Dan hebben wij het over heel veel geld, zeker in een tijd waarin wij iedere euro wel drie keer moeten omdraaien voordat wij hem uitgeven.

Wij hebben lang gesproken over de A2. De bypass zal een oplossing worden voor – mooiweerscenario – zeven maanden. Dat wordt dan het duurste stukje asfalt in de Nederlandse geschiedenis want ik kan mij niet herinneren dat ergens anders een stukje is aangelegd voor 30 à 35 mln. De minister heeft in het overleg al steun gekregen van een Kamermeerderheid van VVD, CDA en PVV om door te gaan. Ik dacht dat de heer Aptroot zei: laat de asfaltmachine maar rijden, met de ogen dicht zelfs. Maar als dit toch allemaal doorgaat, wil ik heel graag mijn controlerende functie blijven uitoefenen. Ik vrees namelijk dat er nog veel meer achter dit dossier vandaan zal komen en dat wij moeten vrezen voor nog hogere kosten en meer vertragingen, al hoop ik niet dat ik gelijk krijg. Vandaar de volgende motie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de tunnelproblemen bij de A73 en nu de A2 inmiddels al circa 130 mln. aan belastinggeld hebben gekost;

overwegende dat de huidige problemen bij landtunnel A2, naast een forse vertraging in tijd, ook nog eens 30 à 35 mln. belastinggeld extra zullen gaan kosten vanwege de door het kabinet voorgestelde tijdelijke voorziening in de vorm van een bypass;

overwegende dat de minister heeft aangegeven, garant te staan voor de hoogte van de extra kosten voor de tijdelijke voorziening en de noodzaak heeft aangegeven van het doorgaan van de tijdelijke voorziening tot in ieder geval de door haar genoemde einddatum van november 2011;

overwegende dat een meerderheid van de Tweede Kamer (VVD, CDA, PVV) haar daarin inmiddels steun heeft gegeven;

verzoekt de regering, ingaande december 2010 de Tweede Kamer maandelijks te rapporteren over de voortgang in tijd en de ontwikkeling in kosten met betrekking tot de realisatie van de landtunnel A2, daaronder begrepen de tijdelijke "bypass", zodat de Tweede Kamer haar controlerende functie bij dit miljoenenoverschrijdende project zo goed mogelijk inhoud kan geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Dijkzma, Van Tongeren, Koolmees, Bashir, Dijkgraaf en Thieme.

Zij krijgt nr. 13 (29296).

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp de bedoeling van de heer Slob. Hij maakt zich zorgen dat het misschien toch uitloopt, duurdurder wordt of dat er iets misgaat. Maar als wij over allerlei projecten maandelijks gaan rapporteren, maken wij elkaar knettergek. Wij hebben vanmiddag een AO Spoor. Daar heb ik een heel dik pakket stukken van. Dat is werkelijk niet meer te doen. Zou de heer Slob willen overwegen om de motie zo om te bouwen dat er staat dat de minister ons direct informeert indien er qua tijd of geld belangrijke afwijkingen zijn, majeure zaken? Als het goed gaat, hoeft er niet elke maand een bericht te komen maar als ergens iets misgaat, krijgen wij het te horen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Er is inmiddels op het dossier A73 en de A2 zo'n 160 à 170 mln. gemeenschapsgeld verdampt. In de lucht opgegaan. Wij geven nu fiat aan het duurste stukje tijdelijk asfalt in de Nederlandse geschiedenis. Het gaat weer om zo'n 30 à 35 mln. Ik heb grote vrees dat hier mogelijk het laatste woord nog niet over is gezegd. Die vrees werd in de commissie ook breed gedeeld. Ik wil op de hoogte worden gesteld. Als de minister bijvoorbeeld in de maand december kan zeggen dat alles op schema ligt en er geen bijzonderheden zijn, dan is dat een briefje van misschien twee regels en zijn wij voor die maand weer volledig op de hoogte. Zij hoeft het niet groter te maken dan het is maar ik wil maandelijks gerapporteerd worden. Ik wil de vinger aan de pols houden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik was even aan het nadenken over wat ik eigenlijk moet met de overweging dat CDA en VVD daarmee hebben ingestemd. Ik bedoel het volgende niet flauw, maar ik wil begrijpen wat de heer Slob ermee wil. Heeft hij ook overwogen om op te nemen "overwegende dat Balkenende IV hier volop aan mee heeft gedaan" of "overwegende dat minister Huizinga er ook bij zat toen de besluiten werden genomen". Wat is de meerwaarde van die overweging?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ken de heer Koopmans als een redelijk intelligente man met heel veel politiek instinct.

De heer **Koopmans** (CDA): Daarom sta ik hier ook.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Daarom staat hij daar ook. Hij weet heel goed dat wij met elkaar de keuze moesten maken of we de minister de ruimte zouden willen geven om aan de vele eerdere overschrijdingen nog eens 30 à

## Slob

35 mln. toe te voegen voor een stukje asfalt dat slechts zeven maanden gebruikt gaat worden. Daar heeft zij in de commissie steun voor gekregen. Dat is in die zin een gepasseerd station. Als wij dat anders hadden gewild, kunnen wij hoog, laag en breed springen, maar wij zullen dat niet redden. Het minste wat wij in ieder geval nu nog kunnen doen, voortbouwend op dat besluit, is dat wij rapportages willen ontvangen om het in de gaten te houden. Ik ken ook de zorg van de heer Koopmans over de kosten. Hij heeft zelfs een garantie gevraagd. Laten we dat maar eens gaan volgen de komende maanden.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, laatste keer. Ik begrijp dat er genoeg gewisseld is in het algemeen overleg.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, maar dit punt minder. Voorzitter. Ik heb niks tegen rapporteren. Integendeel. Het hoeft van mij niet elke maand, maar het is goed om het te volgen. Het is heel belangrijk. Dat deel ik. Ik blijf toch vinden dat het een enigszins bijzondere overweging is. CDA en VVD, zoals de heer Slob het formuleert, vormen immers niet eens een meerderheid.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De PVV staat er ook bij.

De heer **Koopmans** (CDA): O, ik heb alleen CDA en VVD gehoord.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nee, ook de heer Sharpe, inmiddels een voormalig collega, wordt genoemd.

De **voorzitter**: Goed. Uw vraag is?

De heer **Koopmans** (CDA): Daarmee wordt het iets duidelijker.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het is plezierig om de heer Koopmans weer even helemaal bijgepraat te hebben, maar dit zijn helaas de feiten. Het is niet anders. Laten we wel zorgvuldig blijven.

□

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Van harte heeft mijn fractie de motie van de heer Slob ondersteund. Ik zou heel graag nog een paar vragen aan de minister willen stellen, want, zoals de heer Slob al zei, "tunnelgate" woekert maar voort.

Ten eerste. Zijn het tijdschema inzake de landtunnel en de verwachting van zeven maanden dat de bypass noodzakelijk is, nog steeds hetzelfde als een paar weken geleden, toen wij het overleg hadden? Ik ben inmiddels gewend dat het elke dag weer feest is op dit dossier. Misschien heeft de minister ons nog nieuwe ontwikkelingen te melden.

Ten tweede. Hoe vaak rapporteert de tunnelregisseur aan de minister? Ik kan mij voorstellen dat deze regisseur, van wie veel goeds verwacht wordt door het departement, de minister geregeld op de hoogte houdt, ook op andere dossiers. Klopt dat?

Ten derde. Ik heb geen motie voor dit punt, maar ik verwacht dat dit met een toezegging wel los te peuteren moet zijn van deze minister. Kan de Kamer de rapporta-

ges van de tunnelregisseur en indien noodzakelijk de beleidsreactie van de minister ook krijgen?

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ook de fractie van GroenLinks ondersteunt de motie van de heer Slob. Zij dient er zelf nog twee in. De ene motie heeft tot doel tunnelvisie in Nederland te voorkomen. Het kan namelijk toch niet zo zijn dat in Nederland de huidige vigerende normen inzake tunnelveiligheid naar beneden bijgesteld worden tot het allerlaagste Europese niveau. Met de andere motie toont de fractie van GroenLinks dat zij de lokale luchtkwaliteit en de zorg voor ons milieu nogal belangrijk vindt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Europese richtlijn voor tunnelveiligheid gebaseerd is op de situatie in lidstaten met de laagste tunnelveiligheid en dus een absoluut minimum is;

overwegende dat het slechten van koppen op Europees beleid in dit geval dus betekent dat Nederland doelbewust gaat streven naar lagere tunnelveiligheid;

constaterende dat de Europese richtlijn voor tunnelveiligheid lidstaten juist oproept, het veiligheidsniveau te verhogen;

verzoekt de regering, geen beleid te ontwikkelen waarbij het ambitieniveau voor tunnelveiligheid naar beneden wordt bijgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (29296).

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de evalueeratie over de vier 80-kilometerzones die in 2005 werden ingesteld, wordt geconcludeerd dat de lokale luchtkwaliteit rond alle trajecten is verbeterd;

voorts constaterende dat in diezelfde evaluatie wordt geconcludeerd dat gevolgen voor de doorstroming van het verkeer per traject verschillen;

verzoekt de regering, de maximumsnelheid op de bypass bij Utrecht op 80 km per uur vast te stellen, tenzij onderzoek aantoont dat de doorstroming hierdoor sterk verslechtert,

## Van Tongeren

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (29296).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. In het algemeen overleg hebben wij met de minister uitgebreid gesproken over de beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de veiligheidsvoorzieningen. De minister leek hierin de kant op te gaan die een deel van de Kamer wenste, namelijk dat het Rijk meer regie zou moeten voeren. Over een aantal tunnels moeten nog besluiten worden genomen: de A2-tunnel bij Maastricht, de Coentunnel en de Oranjetunnel. Recentelijk bleek mij dat de VNG, waarmee de minister in overleg treedt om dit te regelen, buitengewoon weinig enthousiasme heeft voor dit voorstel. Als een stevige steun in de rug dien ik daarom de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister heeft aangegeven, de regie over tunnelveiligheid zo veel mogelijk naar zich toe te willen trekken en na afloop van de evaluatie nog niet direct met een voorstel van wet te willen komen;

constaterende dat gemeenten als vergunningverleners primair verantwoordelijk zijn voor de veiligheid terwijl de verantwoordelijkheid voor het budget bij de minister ligt, waardoor er geen integrale afweging plaatsvindt tussen het effect van veiligheidsvoorzieningen en de kosten daarvan;

verzoekt de regering, voor 1 juni 2011 een voorstel van wet aan de Tweede Kamer te zenden waarin zij de beslissingsbevoegdheid over de veiligheidsvoorzieningen in tunnels in het rijkswegen- en hoofdspoorwegennet overneemt van gemeenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (29296).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb een vraag ter verduidelijking van de motie. Hoe verhoudt deze uitspraak zich tot de verantwoordelijkheid die burgemeesters conform onze wet- en regelgeving hebben voor veiligheid? Hoe ziet de heer Koopmans de relatie daartussen?

De heer **Koopmans** (CDA): Er is een volstrekte parallel te trekken met bijvoorbeeld het Besluit Risico's Zware Ongevallen, het besluit voor bedrijven die in een heel zware categorie vallen. De provincie is bijvoorbeeld

vergunningverlener voor dit soort bedrijven, zoals DSM in Limburg. Tegelijkertijd blijft de burgemeester verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid. Dat kan dus; dat is geen nieuwe figuur. Het brengt alleen de afweging over de veiligheidseisen enerzijds en de kosten anderzijds in één hand. In de ogen van de CDA-fractie is het vanzelfsprekend dat hierover gemengd overleg plaatsvindt tussen aan de ene kant de centrale vergunningverlener – bijvoorbeeld de minister; als er twee ministers bij betrokken worden, vinden wij dat geen enkel probleem – en aan de andere kant de burgemeester. De beslissingsbevoegdheid dient echter in handen van het Rijk te komen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb nog een vraag ter verduidelijking, want wij moeten ons standpunt over deze motie bepalen. De heer Koopmans vindt dus dat er wel overleg moet plaatsvinden met de gemeentes, maar dat zij geen enkel aandeel moeten krijgen in het uiteindelijke besluit?

De heer **Koopmans** (CDA): Zij hebben daar wel een aandeel in; er vindt namelijk overleg plaats. De gemeenten kunnen hun argumenten inbrengen over bijvoorbeeld omstandigheden die te maken hebben met de lokale brandweercapaciteit en noem maar op. Het gaat om de vraag wie het besluit neemt over de vergunning voor de tunnel. Een en ander is analoog aan wat bij andere inrichtingen in een gemeente ook kan gebeuren, maar de beslissingsbevoegdheid om de vergunning te verlenen moet bij het Rijk komen te liggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De Kamer heeft mij gevraagd om vandaag te komen omdat zich in het verleden een aantal ernstige problemen rond de desbetreffende tunnels hebben voorgedaan. Het is goed om met elkaar in debat te blijven over het toezicht op de voortgang van het proces rond de tunnels en om de regie te blijven voeren over de tunnelveiligheid.

Bij dezen reageer ik op de moties die zijn ingediend. Ik begin met de motie-Slob c.s. De heer Slob maakt zich zorgen over de voortgang van de bouw van de A2-landtunnel bij Utrecht. Hij vraagt mij om de Kamer maandelijks over die tunnel en de bijbehorende bypass te informeren. Dat is een complexe vraag. Ik wil ervoor zorgen dat de Kamer haar toezichhoudende rol zo goed mogelijk kan uitvoeren en dat ik daarom altijd alle informatie beschikbaar stel om het uitvoeren van die rol mogelijk te maken. Er zijn echter al best veel momenten waarop de gewenste informatie aan de Kamer verstrekt wordt. Ik verwijs naar de Miljoenennota, de Voorjaarsnota, de Najaarsnota, het MIRT; alle vaste overlegmomenten. Daarnaast wordt in het bestuurlijke overleg over het MIRT ook het een en ander verteld. Daarin wordt iedere keer bericht over de voortgang van dit soort projecten.

Ik bekijk heel graag wat de goede frequentie is om de Kamer op de hoogte te stellen van de informatie die zij zoekt. Misschien is het goed dat ik hier bij de heer Slob zo snel mogelijk op terugkom door te bekijken wat een goed moment is om de informatie daadwerkelijk te geven. Het moet ook nuttige informatie zijn, waarmee hij werkelijk iets kan. Een maandelijks rapportage lijkt mij

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

erg vaak. Je constateert voor dit soort projecten wel maandelijks zaken, maar dan moet je ook nog uitzoeken wat het precies betekent en of het hersteld kan worden. Ik ben nog een beetje zoekende naar wat het beste is. Ik stel mij voor dat ik de Kamer daarover een brief stuur.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. De grootste mogelijke minderheid van de Kamer vraagt dit. Ik geef toe dat dit bijzonder is. In al die jaren dat ik Kamerlid ben, heb ik dat nog nooit op deze manier gedaan, maar dat heeft ermee te maken dat we over een heel bijzondere situatie praten en over heel veel geld dat inmiddels al verloren is gegaan. We willen graag voorkomen dat dit nog verder gaat gebeuren. We willen in ieder geval de vinger aan de pols houden.

De **voorzitter**: Dat is helder.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij willen gewoon dat de minister ons maandelijks, al is het kort, op de hoogte stelt van de voortgang, zodat wij dit kunnen blijven volgen en onze controlerende taak serieus kunnen nemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat was voor mij helder. Ik zocht alleen even naar een goede manier, omdat een maandelijks rapportage heel erg arbeidsintensief is en vaak ook niet tot het gewenste inzicht leidt. Als je de ene maand iets constateert, kun je dat vaak nog zelf herstellen. Voordat je het weet, ontstaat daar dan een debacle over. Ik snap heel goed dat de heer Slob vraagt om gewoon op de hoogte te zijn van afwijkingen. Ik was aan het nadenken over de vraag hoe ik hem op de hoogte kan stellen als zich werkelijk problemen voordoen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Aptroot, maar heel kort, want het is geen kerstregime, maar dat is geen reden om het debat opnieuw te doen. Hierna komt ook nog een begroting.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb mij niet als spreker aangemeld, om zo weinig mogelijk tijd te nemen. Ik begrijp de zorg van de heer Slob. Als er een maandbrief is die wij gisteren hebben gekregen en vandaag blijkt dat er een groot probleem is, zou ik niet willen dat de minister tot de volgende maandbrief wacht, dus nog dertig dagen. Ik vraag de minister om de Kamer toe te zeggen ons direct te informeren bij belangrijke wijzigingen in een project, bijvoorbeeld dat het financieel uit de hand loopt, niet met € 10.000, maar met miljoenen, of als het in tijd uitloopt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat wil ik toezeggen. Dat is ook de vorm waar ik naar zoek om de Kamer zo goed mogelijk haar controlerende rol te laten waarmaken; om het zo aan te leveren dat zij die rol kan waarmaken. Dat is de handreiking die ik doe naar de grootste mogelijke minderheid, maar ik begrijp dat deze inmiddels een meerderheid is geworden.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik wil het nog iets specifieker maken. In het algemeen overleg heeft de minister om mijn verzoek gezegd dat het binnen 35 mln.

blijft, punt. Ik vraag de minister om de Kamer stante pede in te lichten als het daarboven uitkomt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat zult u zeker van mij horen, maar de motie die voorlag, was breder en ging over de hele landtunnel. Daarom aarzel ik wat meer. Als je het doet over een bypass, kun je het allemaal nog bijhouden, maar het is een stuk complexer om over zo'n hele tunnel op alle punten continu te rapporteren.

Mevrouw Dijkema heeft gevraagd of er nog nieuwe ontwikkelingen zijn sinds een paar weken geleden. Naar aanleiding van de opmerking van de heer Slob over 11-11-'11 heb ik gezegd dat de oplevering inderdaad in november zal zijn, als er niets tegenzit, met een bandbreedte naar april 2012. Voor zover ik heb begrepen, is er niets in onze werkzaamheden waardoor die bandbreedte anders zou zijn. Het enige wat spannend is, is de vraag hoe snel het gaat vriezen en wat dat voor betekenis heeft, maar in de aanpak van het project en de werkzaamheden zitten geen vertragingen ten opzichte van wat ik in de commissievergadering heb gemeld.

Mevrouw Dijkema heeft ook gevraagd naar de informatie die de tunnelregisseur geeft. De tunnelregisseur rapporteert aan de directeur-generaal van Rijkswaterstaat. Als er iets aan de hand is, komt dat mij natuurlijk ook ter ore, maar hij rapporteert niet direct aan mij. Wat betreft de gevraagde informatie stel ik voor dat ik op dezelfde manier als bij de vorige motie aan de Kamer rapporteer, als er afwijkingen zijn of als de tunnelregisseur zaken constateert die van belang zijn.

Dan kom ik bij de motie van mevrouw Van Tongeren over de Europese richtlijn. Zij vraagt om het ambitieniveau van de regering niet omlaag te doen. In een eerder debat heb ik al toegezegd om in ieder geval te onderzoeken wat de effecten zijn van het teruggaan naar het Europese niveau. Daarmee is niet direct gezegd dat wij op alle punten hetzelfde niveau zullen kiezen, maar wij hebben in ieder geval gezegd: laten wij niet meer automatisch alle koppen erop laten die wij er in het verleden op hebben gezet. Natuurlijk zal ik er heel scherp op toezien dat de tunnelveiligheid op een acceptabel niveau blijft. Ik weet niet of mevrouw Van Veldhuizen akkoord gaat met de toezegging over de evaluatie en de bespreking die dan plaatsvindt. Zo ja, dan zie ik de motie als een ondersteuning van het beleid. Als mevrouw Van Veldhuizen zegt dat het ambitieniveau precies op het huidige niveau moet blijven, zal ik de motie ontraden.

Mevrouw Van Tongeren geeft in haar volgende motie aan dat zij op de bypass 80 kilometer per uur als maximumsnelheid wil hebben. De snelheid die wij nu hebben vastgesteld, is 90 kilometer per uur. Door het aanbrengen van Zeer Open Asphaltbeton wordt de geluidsoverlast op dat vlak aanzienlijk teruggebracht. Ik heb aangegeven dat een verdere reductie van de snelheid wat mij betreft niet noodzakelijk is. Ik zal deze motie dus ontraden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De discussie in het AO ging over de vraag of dit is gebaseerd op enig onderzoek. De minister voerde toen aan dat je met 90 kilometer automatisch een betere doorstroming hebt dan met 80 kilometer. Onderzoek laat zien dat dit heel verschillend uitpakt en dat je op sommige plekken juist een betere doorstroming en minder vervuiling krijgt als er 80 kilometer per uur wordt gereden. De vraag was

## **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**

dus: maak er 80 kilometer per uur van, tenzij onderzoek laat zien dat het met 90 kilometer per uur echt veel beter gaat. Dat is de strekking van deze motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg u dat wij in het verleden hebben bekeken wat het beste zou zijn voor dat traject. Daarbij zijn wij uitgekomen op 90 kilometer per uur. Ik reageer ook op de zorgen over de geluidsoverlast. Ik noemde al het ZOAB dat daar wordt neergelegd. Mijn reactie is dus dat wij daar 90 kilometer per uur willen aanhouden. Daarom ontraad ik de motie.

Tot slot is er de motie van de heren Koopmans en Aptroot over het wetsvoorstel. Zij ondersteunen daarmee het beleid om de tunnelregie zo snel mogelijk naar ons toe te trekken en zij geven mij een extra ondersteuning door daarbij een deadline te hanteren. Dat zal dus betekenen dat wij er hard aan moeten gaan werken om het voor die tijd bij de Kamer aan te leveren.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemmingen zullen aanstaande dinsdag plaatsvinden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.