

Plasterk

toon van de minister hier een stuk milder is dan het artikel in de krant suggereert, maar de minister wordt in dat artikel wel geciteerd. Hij zegt dat hij zijn eigen begroting misschien wel zeer fors wil wijzigen. Dat zijn toch grote woorden. Hij kweekt daarmee een verwachting in het onderwijs. En terecht. Er moet fors worden geïnvesteerd. Probeer daar dan ook echt werk van te maken, minister, en geef hier al aan in welke richting u precies denkt. U heeft zaterdag in diezelfde krant kunnen lezen welke kant het advies opgaat: 1 mld. tot 1,5 mld. extra voor de salarissen.

Voorzitter. Het probleem was al langer bekend. De minister kon het eigenlijk al in deze zomer, toen hij de begroting heeft gemaakt, met de minister van Financiën kortsluiten. Blijkbaar heeft de minister dat inzicht nu pas gekregen. Graag krijg ik daar een reactie op. Ook hoor ik graag een kort antwoord op de vraag wat hij gaat doen aan het enorm stijgende aantal onbevoegde leraren.

Minister **Plasterk**: Als de heer Van Dijk signaleert dat mijn toon hier een andere is dan die in de krant, dan kan dat alleen maar omdat hij de krant verkeerd citeert. Daar staat niet "ik wil mijn begroting wijzigen". Ik heb gezegd dat ik niet uitsluit dat dit een conclusie is. Als je een zware commissie vraagt om over een groot probleem een advies te geven, is het idioot als je daarbij op voorhand zegt dat de begroting al vaststaat. Dat kan niet. De begroting is opgesteld op basis van de nu beschikbare informatie. Ik sluit niet uit dat wij door het advies tot de conclusie moeten komen dat een nog grotere inzet nodig is. Op de vraag hoe groot die dan is, kan ik op dit moment niet antwoorden. Ik kan nog niets zeggen over de begroting, laat staan over het advies van de commissie-Rinnooy Kan, waarvan ik de inhoud nog niet ken.

Verder beschouw ik het betoog van de heer Van Dijk als een ondersteuning van mijn beleid. Wij delen immers dezelfde zorg.

Mevrouw **Verdonk** (VVD): Ik wil de minister graag vragen wanneer de commissie-Rinnooy Kan is ingesteld.

Het is van tweeën één: of de commissie is te laat ingesteld of zij is op tijd ingesteld. Waarschijnlijk moesten eerst de honderd dagen, die 3,2 mln. hebben gekost, worden doorlopen om met de mensen te praten. Als de commissie daarna is ingesteld, was dat dus te laat. Als de commissie wel op tijd is ingesteld, kan ik mij niet voorstellen dat zij niet twee maanden voor 12 september kon adviseren.

Minister **Plasterk**: Ik heb de datum niet paraat, maar de commissie is vrijwel onmiddellijk na mijn aantreden, zo snel als dat menselijkerwijs kon, ingesteld en heeft ongelofelijk hard gewerkt, ook in de zomer. Er is met allerlei mensen in het veld gesproken, zoals leraren en andere betrokkenen. Ik vind het een fantastische prestatie dat al dat werk is gedaan, terwijl de Kamer op zomerreces was. Terwijl zij nog maar nauwelijks terug is, komt dat verslag al op 12 september. Ik heb daarover geen enkel verwijt.

Mevrouw **Verdonk** (VVD): Weet u niet eens meer wanneer u die commissie hebt ingesteld?

Minister **Plasterk**: Ik stuur u schriftelijk antwoord op die

vraag, maar u kunt het ook gewoon in de stukken opzoeken, dat weet u.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Eindelijk erkenning voor al die juffen en meesters, alleen moet u nog geld vinden. Er zijn geluiden dat u dat binnen uw eigen begroting gaat vinden door fors hogere collegegelden te vragen van studenten en door een beperking van de studie-financiering. Kunnen wij die mogelijkheden alvast afstrepen? Mijn vraag is of u te weinig geld hebt gekregen en of u niet buiten uw begroting moet gaan zoeken naar meer geld.

Minister **Plasterk**: Daar kan ik op dit moment niet op vooruitlopen, dat weet u.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik ben toch wel erg benieuwd. Komt er meer geld voor onderwijs of hebt u die strijd verloren in de onderhandelingen met Bos?

Minister **Plasterk**: Binnenkort is het Prinsjesdag en dan krijgt u de begroting, waarin u kunt zien hoeveel geld er voor onderwijs komt. Ik wijs erop dat onderwijs behoorlijk bedeed is in het resultaat van de gesprekken van de afgelopen tijd, zoals u in de krant hebt kunnen lezen. Het belang van onderwijs wordt door het kabinet als geheel absoluut onderkend en daar ben ik heel blij mee. Dat is ook terecht.

Vragen van het lid Duyvendak aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **het aanbod van de NS om 3,5 mld. te investeren in het verleiden van automobilisten om de trein te nemen als het kabinet 8 mld. extra investeert in de aanpak van 50 knelpunten op het spoor.**

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Er zijn in ons land grote problemen met de bereikbaarheid. De wegen raken overvol, de files nemen nog steeds toe. Er is dit jaar een toename van de files met zelfs 10% voorspeld, lazen wij het afgelopen weekend. Ook het spoor zit klem. De rek is er volledig uit. De NS waarschuwt ervoor dat het in 2009 volledig vastloopt op het spoor. En dat in het perspectief dat het autoverkeer een nog steeds toenemend aandeel heeft in de klimaatcrisis. Dat lijkt onbeheersbaar.

De Telegraaf voerde de afgelopen week een grote actie voor meer asfalt en meer wegen. Middenin die actie lazen wij een heel interessant pleidooi van de heer Veenman, de directeur van de Spoorwegen. Hij pleitte ervoor dat de overheid 8 mld. extra uittrekt voor het spoor. Dan is hij bereid om er 3,5 mld. bij te leggen. Dat is een heel effectieve manier om de files te bestrijden.

Zondag lazen wij in De Telegraaf het antwoord van minister Eurlings op de actie en op het pleidooi van directeur Veenman. Een vrolijk lachende minister Eurlings zegt: de spade moet weer de grond in, de Telegraaf-actie is mij uit het hart gegrepen. Hij kondigt een commissie aan – de zoveelste commissie – die op zoek gaat naar meer privaat geld voor meer wegen. In reactie op het pleidooi van directeur Veenman voor meer geld voor het spoor blijft de minister in het interview doodstil. Geen enkel signaal dat dit kabinet meer wil

Duyvendak

uittrekken om het spoor in beweging te houden en te laten meehelpen om de files op te lossen. En dat in het perspectief dat het vorige kabinet vanaf 2010 geen cent meer uittrekt voor nieuwe infrastructuur voor het spoor en dat in het regeerakkoord van dit kabinet slechts 200 mln. voor wordt uitgetrokken tot 2011.

Ik heb twee vragen aan minister Eurlings. Is hij bereid werk te maken van het aanbod van de heer Veenman en overweegt hij serieus om 8 mld. vrij te maken om te investeren in goed, snel en comfortabel openbaar vervoer? Is de minister bereid om de in te stellen commissie, als die er dan toch komt, de opdracht te geven om zowel de mogelijkheden van extra investeren in asfalt te laten onderzoeken als die van extra investeringen in spoorwegen en openbaar vervoer?



Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank de heer Duyvendak vriendelijk voor het stellen van zijn vragen en zal proberen om die kort en goed te beantwoorden.

De actie van De Telegraaf was mij inderdaad uit het hart gegrepen. Alle ideeën op het terrein van het verminderen van files op de wegen en op het spoor kunnen wij heel goed gebruiken. Zowel op de wegen als op het spoor is de situatie namelijk verre van rooskleurig. Dat kunnen wij ons niet meer permitteren, dus wij zullen extra slagen moeten maken. In dat verband onderken ik die urgentie. Daarom heb ik de zojuist genoemde actie toegejuicht. Ook heb ik aangekondigd dat er dit najaar twee commissies aan de slag zullen gaan. De bedoeling van het instellen van die commissies is niet om ons in slaap te sussen. De intentie is om eindelijk een antwoord te krijgen op enkele hoofdvragen. Ik doel in de eerste plaats op de extra financiering, waaronder de private. Ook de Kamer heeft dat onderwerp met nadruk op de agenda geplaatst naar aanleiding van het debat over het coalitieakkoord. De vraag is op welke wijze dat private geld echt meer kan worden ingezet.

In de tweede plaats gaat een van de commissies na of er niet minder kwetsbare procedures kunnen komen, rekeninghoudend met de zorgvuldigheidseisen. Als de procedures juridisch minder ingewikkeld zijn, zal er minder vertraging ontstaan. Dat heb ik in het artikel van De Telegraaf verwoord.

De heer Duyvendak vraagt of de commissie die het private geld onder de loep neemt, zich zowel kan richten op de wegen als op het spoor. Dat zeg ik de Kamer toe. Dat zal ik de commissie vragen. Mochten er mogelijkheden zijn voor het openbaar vervoer, dan juich ik dat van harte toe.

De heer Veenman heeft een kwalitatief en een kwantitatief betoog gehouden. Het kwalitatieve betoog van de NS juich ik toe. Ik heb al vaker gezegd dat wij af moeten van het beeld dat het of de weg of de trein is. Het is niet de auto of het openbaar vervoer. Een "normale" burger gebruikt beide vervoermiddelen. Als wij willen dat mensen vaker gebruikmaken van het openbaar vervoer, moeten wij dat aantrekkelijker maken. Ik heb geen vertrouwen in het uit de auto jagen van mensen. Het openbaar vervoer moet een alternatief zijn dat steeds aantrekkelijker wordt. Daarnaast moeten wij nagaan of het mogelijk is om de auto en de trein meer te combineren. Het goede van het kwalitatieve betoog van

de heer Veenman is het voorstel om aan de randen van de Randstad overstapstations te creëren die ook met de auto goed bereikbaar zijn. Het is dan mogelijk om de auto ondergronds te parkeren, kleding naar de stomerij te brengen, vervolgens in de trein te stappen om naar het werk te gaan, 's avonds terug te keren naar het station, meteen boodschappen te doen en terug naar huis te gaan. Dan heeft men in het openbaar vervoer een nieuwe markt te pakken. Ik juich die vernieuwing toe.

Het financiële betoog van de heer Veenman is niet nieuw: het is al in grote lijnen gepresenteerd bij de Visie 2020. Vorig jaar hebben wij die onder ogen gehad. Het betreft indicatieve bedragen. Tevreden deel ik de Kamer mee dat wij samen met de mensen van de NS met een zeer innig proces bezig zijn, uitgaande van de indicatieve visie die destijds is gepresenteerd. Wij leggen de landelijke markt- en capaciteitsanalyse daarnaast om na te gaan waaraan behoefte is en hoe zaken kunnen worden gerealiseerd. Eind oktober zullen de capaciteitsanalyses gereed zijn. Vervolgens zullen er gesprekken worden gevoerd met de verschillende regio's in ons land. Wij zijn voornemens om de Kamer op basis van al die analyses op 19 november het plan "Spoor 5% Plus" te presenteren. De Kamer weet dat de ambitie is om het vervoer over het spoor met 5% te laten groeien. Wij hebben dezelfde ambitie om het openbaar vervoer sterk te verruimen, maar daarvoor is veel geld nodig. Voordat er veel extra investeringen worden gedaan, is het van belang om een nauwkeurige analyse te doen om te weten te komen of en waar dat extra reizigers zal opleveren. Komend najaar wordt een en ander vervolgd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik dank u voor de toezegging over de commissie, maar ik wil weten wat er achter uw mooie woorden schuilgaat en wat de inzet van het kabinet is. Daarom stel ik mijn twee vragen nog een keer. Is het voor u een serieuze optie dat er de komende tien of vijftien jaar miljarden bij komen voor het spoor? En is het voor u een serieuze optie dat er enig geld van geplande investeringen in wegen en asfalt wordt overgeheveld naar investeringen in het spoor, als blijkt dat dat maatschappelijk rendabeler is? U zei immers dat het geld niet tot in de hemel groeit.

Minister **Eurlings**: Wat de laatste vraag betreft: ik heb eerder in debatten aangegeven dat altijd een beperkte herprioritering kan plaatsvinden, maar daarbij is de Kamer zelf ook aan het woord. Ik raad iedereen aan om in die afweging die wij met z'n allen maken, vooral de efficiency van de geïnvesteerde gelden te laten meewegen. Het loopt immers niet alleen op het spoor vast, maar ook op de weg. "En-en" is dus heel noodzakelijk, maar daarover komen wij in het kader van de begroting uitgebreid met elkaar te spreken.

De eerste vraag was of ik mij kan voorstellen dat er miljarden extra komen. Met de ov-enveloppen die deze regering bij de aanvang heeft vastgesteld, is er al 1,15 mld. extra in de planningshorizon van de Nota Mobiliteit voor het openbaar vervoer. Datzelfde bedrag is overigens extra beschikbaar voor wegen én vaarwegen samen. Wat dat betreft, is er dus al veel extra geld. Wij zullen in het najaar met elkaar moeten afwegen hoe dat geld wordt geïnvesteerd. Uit het feit dat in het Urgentieprogramma Randstad bijvoorbeeld ook sprake is van verdergaande spoorverdubbelingen, kunt u ook al afleiden dat de ambitie hoger is dan in 2005, toen de Nota Mobiliteit

Eurlings

werd vastgesteld en toen er eigenlijk sprake van was dat na 2012 het net als zodanig niet meer zou worden verruimd. Het lijkt mij echter prematuur om nu vooruit te lopen op de financiële keuzes. Wij hebben dit najaar heel wat debatten voor de boeg over die 5% voor het ov, die uiteindelijk culminerend in de begrotingsbehandeling aan het eind van het jaar. Dan hebben wij alle gegevens over de capaciteit van het spoor, over het prijskaartje dat daaraan hangt en over de mening van de verschillende regio's, die op dit punt ook een grote rol spelen. Nogmaals: dit wordt dus vervolgd.

De heer **Madlener** (PVV): Als ik de berichten in de krant mag geloven, wordt u zwaar gepakt. Na het kwartje van Kok komt er nu "het dubbeltje van Bos" bovenop. Ik vraag daarom of dit roofof kabinet dat geld nu gaat uitgeven aan de wegen. Als ik u mag geloven, hebt u geen geld. U hebt dus veel woorden, maar helaas te weinig geld. Hoeveel geld gaat u extra besteden aan de weg?

Minister **Eurlings**: Dat is meer een statement dan een vraag. Wij hebben wel degelijk veel extra geld. Ik heb zojuist al gezegd dat er in de planningshorizon van de Nota Mobiliteit alleen al voor wegen 1,15 mld. extra is. Is dat genoeg? Ik denk dat het nooit genoeg is. In geen enkel kabinet is het genoeg. Daarom wil ik de private geldstroom nadrukkelijk inbrengen. Ik wil ook bekijken – dat is natuurlijk een kernprobleem – hoe wij de miljarden die wij hebben, weggezet krijgen. De laatste zomer heeft ons met de wegverbreding van de A4 immers weer eens laten zien dat met name de procedures voorkomen dat je snel meters kunt maken. Dat is het complex van maatregelen waaraan ik denk. Ik wil Nederland weer vlot trekken. Ik vind dat wij met z'n allen, over partijgrenzen heen en over de grens tussen regering en oppositie heen, de dure plicht hebben om de komende vier jaar echt slagen te maken, waardoor wij over vier jaar kunnen zeggen dat wij de congestie in elk geval voor een deel hebben bestreden. Als wij op deze manier verder gaan, loopt het immers steeds verder vast. Dat kunnen wij ons niet permitteren.

Uw andere statements, over kosten et cetera, lijken mij echt iets voor Prinsjesdag. Ik denk niet dat het mij is toegestaan om daar op dit moment welke kwalificatie of welke beantwoording dan ook op te geven.

De **voorzitter**: Dat was een lang antwoord op een vraag die volgens u geen vraag was.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij zijn allemaal terug van vakantie. Luisterend naar de minister, waan ik mij weer een beetje in het subtropische zwemparadijs onder de waterval. Ik hoor heel veel woorden, maar de minister reageert niet echt op de oproep van de Nederlandse Spoorwegen dat er gewoon extra geld bij moet komen. Ik begrijp natuurlijk wel dat de minister niet in detail treedt. Over twee weken horen wij immers de echte cijfers, maar vindt de minister na al zijn woorden over de wegen – hij heeft gezegd dat er op dat punt echt een aanvalsplan moet komen – dat er ten opzichte van de voornemens van het kabinet ook meer moet gebeuren om te investeren in het openbaar vervoer?

Minister **Eurlings**: Ik zeg heel duidelijk dat ik vind dat er meer moet gebeuren. Daarom heeft dit kabinet de

ambitie veel hoger gelegd dan vorige kabinetten. Wij hebben een groeiambitie voor het ov van 5% per jaar. Daarom zei ik zojuist dat wij met de mensen van de NS samen heel serieus bekijken welke extra financiën bij dat doel van die 5% extra horen. Ik heb zojuist gezegd dat wij vorig jaar, bij de Visie 2020, al hoorden over de 8 mld. van de heer Veenman, maar dat was heel indicatief. Daar staat dus 11 mld., want die 3,5 mld. die de NS zelf zegt te investeren, hoort er dan bij. Wij zijn nu samen met de Nederlandse Spoorwegen aan het onderzoeken tot welk bedrag je terugrekenend komt als je uitgaat van de groei die je wilt hebben. Dat is een exercitie die naar volle tevredenheid van de mensen van de Nederlandse Spoorwegen geschiedt. Wij pakken het zeer serieus op. Ik ken u als een zeer serieuze parlementariër. U weet ook wel dat het niet de stiel is om zomaar te zeggen: ik gooi er miljarden in. Nog voor de begrotingsbehandeling ligt ons verhaal op tafel met de financiële onderbouwing.

De heer **Roemer** (SP): Het is allemaal mooi en aardig en ik wil de minister graag op zijn blauwe ogen geloven, zoals dat heet, maar is hij bereid om de miljarden die wij nu op het lijstje hebben staan om in asfalt te investeren over te hevelen naar de spoorwegen als blijkt dat wij die 50 knelpunten inderdaad moeten oplossen? Ik hoor de minister zeggen dat hij op zoek gaat naar privaat geld voor de spoorwegen. Krijgen wij straks dat stukjes spoorweg privaat eigendom worden?

Minister **Eurlings**: In uw eerste vraag geeft u eigenlijk al aan dat het niet gemakkelijk is om in grote mate geld, bestemd voor de weg, over te hevelen naar het spoor. U noemt het aanpakken van de 50 knelpunten, maar dat zijn knelpunten op de weg. Het is duidelijk dat het op de weg heel erg mis is, maar dat geldt ook voor het spoor. Het is echt een kwestie van en, en. Dat wil niet zeggen dat de Kamer niet met een minister kan discussiëren over de vraag of geld moet worden herverdeeld. Die discussie moeten wij met elkaar voeren.

Voor mij is het belangrijkste dat wij uit de stroperigheid van de procedures proberen te komen en dat wij als kabinet sowieso zowel in de weg als in het spoor extra investeren met die 1,15 mld. voor zowel de weg als het openbaar vervoer. Voorts is het belangrijk dat wij bezien of en, zo ja, hoe het mogelijk is om privaat geld te sluizen in zowel de weg als het spoor. Het kan ook zijn dat het kabinet gewoon behoorlijk extra zal moeten investeren. Eerst zal nadrukkelijk moeten worden geanalyseerd wat er nodig is. Wij willen geen Belgische toestanden hebben, zoals de aanleg van een driebaansweg die dertig jaar later nog niet vol is. Wij willen zoiets niet op de weg noch op het spoor. Ook bij de spoorinvesteringen zullen wij moeten bekijken wat er echt nodig is. Als wij van twee naar vier sporen gaan, moeten wij zeker weten dat er voldoende treinen overheen zullen gaan rijden zodat de investering zinvol is.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoor de minister zeggen dat er met hem te praten is over herprioritering van de budgetten. De VVD-fractie kan er volstrekt helder over zijn: daar kan geen sprake van zijn. Wat de VVD-fractie betreft, blijft de minister gewoon met zijn vingers af van het budget voor investeringen in wegen. Nodig zijn investeringen in wegen én het openbaar vervoer. De minister heeft een gepassioneerd verhaal gehouden, maar geeft geen boter bij de vis.

Eurlings

Het Centraal Planbureau heeft duidelijk voorgerekend dat dit kabinet geen cent extra vrijmaakt voor investeringen in wegen of het openbaar vervoer. Ik zou het op prijs stellen als de minister nu een tipje van de sluier over de begrotingsplannen kon oplichten. Kunnen wij een actieplan tegemoet zien om de regelbrij op te ruimen? En is er met het kabinet extra geld in zicht voor wegen én openbaar vervoer?

Minister **Eurlings**: Het is een beetje een herhaling van zetten in de discussie met de afgevaardigde de heer De Krom. Wij hebben 1,15 mld. extra voor wegen en vaarwegen, 1,15 mld. extra voor het openbaar vervoer en ook nog 1,15 mld. voor regionaal economisch beleid, waarvan een behoorlijk gedeelte bij bereikbaarheidsprojecten neerslaat.

Laten wij niet onderschatten hoe belangrijk het vlot trekken van de regelgeving zal zijn. De heer De Krom is lid van een partij die de laatste dertien jaar regeringsverantwoordelijkheid heeft gedragen, waarvoor dank. Als hij eerlijk terugkijkt, zal hij zien dat ook de afgelopen dertien jaar het juridische kluwen niet kleiner is geworden, maar juist groter. Wij zijn nu bezig met een nieuwe start. Wij zitten bijvoorbeeld met een discussie A4/Midden Delfland. Ik ben klaar om een besluit te nemen, maar kan dat niet doen, omdat de zaken op juridisch gebied nog niet klaar zijn. De twee alternatieven moeten verder uitgewerkt worden voordat ik ertussen kan kiezen. De A4-wegverbreding wordt weer teruggestuurd. Je ziet dat de startsituatie niet goed is. Ik wil de zaak fundamenteel aanpakken en het niet bij woorden alleen laten. Daarom wil ik de komende maanden een zware commissie aan het werk hebben die nagaat hoe wij de zorgvuldigheid, die wij in Nederland hebben bij het afwegen van belangen van milieu en mobiliteit, overeind kunnen houden, maar tegelijkertijd kunnen voorkomen dat wij steeds verder juridiseren en het steeds minder een vraag is welke infrastructuurinvestering wij willen hebben en steeds meer een kwestie van juridische haarkloverij. Die exercitie kunnen wij, naar ik hoop, met elkaar uitvoeren. Ik hoop dat wij alleen al daarmee voorkomen dat wij steeds verder het moeras ingaan en dat wij komen tot een situatie waarin wij sneller al het geld dat er wel degelijk is ook kunnen wegzetten. Wij kunnen het wel hebben over nog meer geld, maar als wij het geld dat wij hebben niet kunnen wegzetten, is het probleem gigantisch. Dat is de stand van zaken vandaag.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De heer Veenman heeft enkele interessante voorstellen gedaan waarmee nogal wat geld gemoeid is. Het is een beetje zijn antwoord op het kabinetsstreven om te bezien hoe wij de komende jaren 5% extra groei in het openbaar vervoer kunnen bewerkstelligen. De CDA-fractie is ook erg benieuwd hoe deze minister de gordiaanse knoop van de vraag naar extra geld en de vraag naar extra capaciteit op 19 november aan ons presenteert. Hij zal er daarbij natuurlijk wel van uitgaan dat de Nota Mobiliteit en die 5% extra groei beide afspraken zijn die zijn opgenomen in het regeerakkoord dat wij gesloten hebben.

Belangrijker en interessanter vind ik echter de vraag of de minister ook bereid is om over de korte termijn met de NS in gesprek te gaan over het vullen van die delen van de trein die op dit moment leeg zijn. Ik denk dan aan de daluren en aan het feit dat veel mensen niet van de trein gebruikmaken omdat (fiets)parkeervoorzieningen

niet op orde zijn, aan het feit dat er nog veel speelt rondom de veiligheid van het spoor waardoor veel mensen denken "nog maar even niet".

Minister **Eurlings**: Het is goed dat de heer Koopmans deze vraag stelt. Ik heb zojuist al gesproken over de landelijke capaciteitsanalyse die wij met de NS maken. Die is inderdaad voor de middellange en lange termijn. Het gaat daarbij om investeringen die sowieso al jaren aan voorbereiding kosten. Er is inderdaad ook een verhaal voor de korte termijn. Ik heb al eerder in deze Kamer gezegd dat als wij die 5% ook maar enigszins willen halen, wij met kunst- en vliegwerk het huidige spoornet al beter zullen moeten benutten. Hoe krijgen wij in de daluren de treinen voller en hoe kunnen wij in de drukke spits – veel mensen moeten immers in de spits met de trein – de capaciteit van het huidige net omhoog krijgen? Dan moet je denken aan langere perrons, aan inhaalsporen en dergelijke. Daar hoort echter ook bij de vraag hoe wij het imago van het openbaar vervoer de komende jaren kunnen verbeteren. De laatste jaren is daar al veel aan gedaan, waarmee ik mijn ambtsvoorganger wil complimenteren, maar ook de NS zelf. Als je dat imago wil verbeteren, moet de informatievoorziening ook beter. Het is natuurlijk onbestaanbaar dat tot nu toe driekwart van de reizigers geen goede informatie krijgt als er sprake is van vertraging. Men zit in de trein, men weet niet hoe laat het wordt, maar je familie staat wel op het perron te wachten en je kunt ze niet waarschuwen. Ook de sociale veiligheid blijft een belangrijk zorgpunt. Die is verbeterd, maar wij kunnen daar nooit tevreden mee zijn, want uit onderzoek blijkt dat de relatief veilige omgeving van de auto – vooral als je 's avonds van je werk naar huis gaat – voor velen een reden is om de auto te nemen en niet te trein. De heer Koopmans heeft dus volstrekt gelijk: op 19 november gaat het niet alleen om de lange termijn, maar ook om dit soort maatregelen om ervoor te zorgen dat wij er ook al in deze periode het maximale uit kunnen halen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Zojuist sprak een van mijn collega's al over de betrokkenheid die deze minister uitstraalt. Ik ben echter toch even op zoek naar zijn ov-hart. Het is goed dat hij een commissie instelt voor het lostrekken van de realisatie van wegen, prima, maar waarom die ruimhartige reactie als het gaat om het realiseren van nieuwe wegen en niet als het gaat om zijn ov-ambitie die de fractie van de ChristenUnie van harte onderschrijft? Waarom krijgen wij zo'n ronkende verklaring over het plan van Veenman dat toch heel concreet is en toch ook om actie van de minister vraagt? Dat spijt mij toch.

Minister **Eurlings**: De mate van ronkendheid kan van dag tot dag verschillen, maar wij zijn op dit moment zeer serieus aan de slag met de visie van de NS die voorkomt uit een visie die een jaar geleden is gepresenteerd. Met de NS proberen wij de cijfers wel te onderbouwen. Als wij miljarden willen investeren, moeten wij later bij een eventuele parlementaire enquête wel kunnen uitleggen dat het goede investeringen waren. Wij zijn daar nu mee bezig. De NS is tevreden met de wijze waarop wij dit proces gezamenlijk oppakken.

Die commissie die de zaak probeert vlot te trekken, is er ook voor het spoor. De heer Samsom zei in het interview terecht dat het spoor ook heeft te kampen met

Eurlings

dit soort moeilijke procedures. Als je het spoor van twee naar vier sporen wil verbreden, is dat juridisch gesproken ook moeilijk. Dit geldt dus voor allebei.

De heer Cramer heeft gevraagd naar mijn ov-hart. Ik kan alleen maar zeggen dat ik zeer gemotiveerd ben. Niet alleen om meer mensen op het spoor te krijgen, maar ook om de mensen nog tevredener te stellen als zij het spoor gebruiken. De Kamer kan mij daarop aanspreken tot de laatste dag dat ik hier als minister voor haar sta.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister sprak over het indicatieve bedrag van 8 mld. dat de NS heeft genoemd. Ik wijs hem erop dat dit betrekking heeft op een groei van 2,5% per jaar. De coalitie heeft hem echter de opdracht gegeven om voor 5% per jaar te gaan. Dit wordt nog een hele klus. Ik begrijp dat een en ander op 19 november klaar zal zijn. Daar hebben wij echter nog niet zo veel aan als dit beleid niet tot consequenties elders leidt. Ik doel dan op het MIRT, het infrastructuurfonds waarin al die grote bedragen uiteindelijk worden gereserveerd. Mogen wij erop rekenen dat de minister tussen 19 november en de behandeling van het MIRT die begin december plaatsvindt, ons de consequenties van die investeringen laat zien in een nieuw meerjaren-infrastructuurfonds?

Minister **Eurlings**: Ik ga ervan uit dat wij al op 19 november kunnen aangeven hoe wij denken de benodigde extra financiën te vinden in de jaren die voor ons liggen. Natuurlijk kan de Kamer mij daarop aanspreken. Ik voeg hier aan toe dat wij niet alleen moeten denken over de mogelijkheden van herverdeling, maar ook over de vraag hoe de gelden in het MIRT voor de langere termijn kunnen neerslaan in een aantal grote ov-investeringen. In december zullen wij met elkaar discussiëren over de vraag of wij een juiste balans hebben gevonden. Ik zal erop toezien dat de euro's die in mijn voorstellen naar het spoor gaan, goed worden geïnvesteerd. Daarom maken wij deze capaciteitsanalyse. De Kamer zal begrijpen dat ik niet zo'n majeure opmerking in het Urgentieprogramma Randstad zou maken dat het verder verdubbelen van twee naar vier sporen in onze visie past, als ik niet echt de "drive" zou hebben om dit soort dingen te doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij gaan ervan uit dat de minister veel "drive" heeft voor het openbaar vervoer zodat wij ook met de trein naar de stomerij kunnen. Dit lijkt mij een mooie ambitie. Als ik het goed begrepen heb, heeft de minister 20 mld. op de plank liggen voor nieuwe wegen. Dit is een erfenis van het vorige kabinet plus een beetje van dit kabinet. Voor nieuwe spoorlijnen ligt er een klein miljard euro. Ik begrijp net van de minister dat hij kiest voor en-en, maar dat klopt niet als hij zegt dat er 1 mld. is voor het spoor en 20 mld. voor nieuwe wegen. Hij zegt dus eigenlijk dat de huidige verdeling van het budget niet klopt en dat hij het opnieuw zal verdelen, want anders komt er van die ambitie van 5% meer spoor en met z'n allen in de trein naar de stomerij niets terecht. Ik krijg hier graag een bevestiging van.

Minister **Eurlings**: Ik kan dit niet bevestigen. Ik heb al gezegd dat het op de weg ook helemaal vastloopt. De economie en het milieu zijn niet gebaat bij het weghalen van miljarden voor de wegen. Ik heb al eens gezegd dat

een auto met milieucategorie B waarin de automobilist 's morgens en 's avonds een uur vaststaat in het verkeer, de facto misschien wel een categorie F zou moeten krijgen omdat hij zo milieuvervuילend is.

In de nota Mobiliteit is zo'n 14,5 mld. opgenomen voor de aanleg van wegen. Verder is er 13,4 mld. uitgetrokken voor vervanging, onderhoud, verhoging betrouwbaarheid spoor en capaciteit van het spoor. Er is 2,1 mld. bestemd voor de aanleg van lopende MIRT-projecten spoor. Voor het hele complex Zuiderzeelijn is 2,8 mld. beschikbaar. Tot slot is er 70 mln. beschikbaar voor projecten als reisverbetering. Ik wil hiermee zeggen dat er voor het spoor tussen de 15 en 20 mld. wordt uitgetrokken tussen nu en de horizon van de Nota Mobiliteit.

Wij kiezen dus wel degelijk voor en-en. Er is een stevige balans in ons land in de investeringen voor de weg en het spoor. Dat wil niet zeggen dat de Kamer geen eigen afweging kan maken. Ik druk haar echter op het hart dat wij de files op de weg en op het spoor alleen kunnen bestrijden als wij ons bevrijden van de klem dat het of het een of het ander moet zijn. Ik vind dit een achterhaald soort denken. Als wij echt vooruit willen – dat is het mooie van de Nederlandse Spoorwegen – dan moeten wij denken over de vraag hoe het spoor en de auto in lijn met elkaar kunnen functioneren.

Vragen van het lid Dezentjé Hamming aan de staatssecretaris van Financiën naar aanleiding van **onthullingen over de verhoging van de dieselaccijns**.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Gisteren meldde RTL 4 het uitlekken van de plannen om de accijns op diesel en op lpg te verhogen – ik zie nu aan de staatssecretaris dat dit voor hem geen verrassing was – en dat onder de milieuvlag. Dit is de twaalfde aangekondigde belastingverhoging en misschien volgen er op Prinsjesdag veel meer. De VVD vindt dat met deze maatregel gewone huishoudens, die hun auto hard nodig hebben om centjes te verdienen, geld uit de zak wordt geklopt en dat in dit geval het wegvervoer ook nog eens een gevoelige doodsteek krijgt – om over de binnenvaart nog te zwijgen. Bovendien zijn diesels, zeker met roetfilter, en lpg schoon en zuinig.

Ik heb dan ook de volgende vragen aan deze staatssecretaris van belastingverhogingen. Ten eerste: kan de staatssecretaris aangeven wat de milieueffecten zijn? En zo niet, kan de staatssecretaris bevestigen dat het hiermee om een ordinaire belastingmaatregel gaat? Natuurlijk gaat niemand minder rijden, want mensen moeten werken en Albert Heijn moet ook bevoorrad worden. Ten tweede: heeft de staatssecretaris de accijnsverhoging met de buurlanden afgestemd? En wat zijn de gevolgen voor de pompstationhouders in de grensstreek? Ten derde: vindt de CDA-staatssecretaris de verhoging ook de doodsteek voor het wegvervoer, dat het toch al moeilijk heeft? Is hier sprake van een draai van het CDA? De oud-staatssecretaris van Milieu Van Geel zag immers twee jaar geleden af van een verhoging, omdat diesels schoon en zuinig waren en dit niet ten koste mocht gaan van het wegvervoer. Ten vierde: klopt het bericht van RTL 4 dat er een politieke truc is toegepast om de verhoging gedeeltelijk halverwege het