

Noten

Noot 1 (zie blz. 2933)

Actieplan

1. Bij verkeerspolitiek dienen drie uitgangspunten voorop te staan, namelijk de overstap van auto naar openbaar vervoer, duurzaamheid als vast onderdeel bij aanleg infrastructuur en vermindering emissies.

2. Binnen twee maanden samenhangend plan aan TK voorleggen om bereikbaarheid snel aan te pakken, dat zich richt op:

a. kwalitatief hoogwaardig stadsgewestelijk OV-systeem, realisatie in 5 jaar. Dit systeem moet in staat zijn de concurrentie met de auto het hoofd te bieden (lightrail, metro, tram, bus met koppeling trein).

b. Verbetering wegcapaciteit omgeving mainports, achterland-verbindingen en verbindingen tussen belangrijke economische centra. Realisatie in 10 jaar.

c. versnelling programma investeringen spoor.

d. besluitvorming infrastructurele voorzieningen in West-Oost en West-Noord corridor versnellen.

3. Verdere verkorting van doorlooptijd van grote infrastructurele programma's middels versnelling diverse fases (verkenning, plan, realisatie), lex speciales en meer dwingende procedures vergelijkbaar met de noodwet voor de dijken.

4. Verhoging jaarlijks investeringsniveau in de mobiliteit tot 10 mld. op jaarbasis (extra opbrengsten accijnzen, MRB/BPM, versnelde afstoot staatsdeelnemingen, FES, prioriteitsstelling rijksbegroting, select systeem).

5. Op korte termijn duidelijk beleidskader en financieel meerjarenperspectief exploitatie bus, tram, metro, lightrail, onrendabele spoorlijnen en collectief vraagafhankelijk vervoer.

6. Geen reële accijnsverhoging zonder dat de omringende landen soortgelijke verhoging doorvoeren. Variabilisatie vooral zoeken in een systeem van rekeningrijden. De voorkeur gaat uit naar selectstelsel (Rotterdam).

7. Vermindering emissies auto-mobiliteit via prikkels in fiscale

wetgeving en wettelijke voorschriften omtrent schoon, stil en zuinig.

8. Handhaving regisseursrol V&W bij totale collectief OV. Meer nadruk op ketenbenadering.

9. Effectiever inhaken op verstedelijking langs aantal corridors. Naast de uitbouw van de Noord- en Zuidvleugel richting resp. Arnhem/Nijmegen en de Brabantse stedenrij dient verdere uitbouw van de noordvleugel langs de A6/A7,

Noot 2 (zie blz. 2979)

Bijvoegsel

Schriftelijke antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1997 (25 000-XIII)

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA):
Wat is de stand van zaken met betrekking tot het onafhankelijk toezicht op telecommunicatie en post, de WTV en DCS-1800?

Het wetsvoorstel Onafhankelijke post- en telecommunicatie-autoriteit (OPTA) heeft enige vertraging opgelopen. De oorzaak hiervan ligt bij een relatief lange adviesperiode van de Raad van State. Tevens heeft de inhoud van het advies aanleiding gegeven tot aanvullend interdepartementaal overleg. Het wetsvoorstel ligt thans bij de Tweede Kamer. Er wordt thans vanuit gegaan dat de OPTA in de eerste helft van 1997 operationeel zal zijn.

Volgens de huidige planning zal de WTV in januari 1997 in de Minister-raad behandeld kunnen worden. Verzending naar de Raad van State is dan nog diezelfde maand mogelijk. Met inachtneming van de gebruikelijke termijnen voor advisering en besluitvorming betekent dit dat inwerkingtreding in januari 1998 haalbaar geacht wordt.

De vergunning voor DCS 1800 loopt iets achter op de oorspronkelijke planning. In plaats van medio volgend jaar zal dit nu naar verwachting in augustus of begin september 1997 plaatsvinden. Een belangrijke oorzaak hiervoor is dat

Zuiderzeespoorlijn en de corridor Twente te geschieden. Dit kan een bijdrage leveren aan een beheerste ontwikkeling van de mobiliteit, mits vroeg ingespeeld wordt op aanleg infrastructuur.

10. Spoedig starten met besluitvorming aantal specifieke projecten zoals Markerwaard, Schiphol/tweede nationale luchthaven en tweede Maasvlakte, aangezien gebruiksklaar maken vele jaren vergt. Besluitvorming middels lex specialis.

het advies van de Raad van State later kwam dan verwacht en tevens had de Raad op onderdelen serieuze bezwaren. De beantwoording ervan vergde intensief interdepartementaal overleg.

Door optimalisatie van de procedure van vergunningverlening kan een deel van deze vertraging weer worden ingelopen, waardoor de vergunning naar verwachting in augustus kan worden verleend.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA):
Wanneer komt het Kabinet met scherpere eisen ten aanzien van schoon, stil en zuinig? Is de minister bereid als voorzitter van de EU deze problematiek op de agenda te plaatsen?

De CDA-fractie denkt aan wettelijke en fiscale maatregelen, bijvoorbeeld fiscale prikkels in MRB/BPM, hoogte MRB koppelen aan brandstofverbruik, etc.

Voor het beleid ten aanzien van schone, stille en zuinige voertuigen naar de Nota Voertuigtechniek en Brandstoffen (milieu). Deze nota heeft u op Prinsjesdag ontvangen bij de stukken van de Begroting van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Deze nota is gegaandeerd voor behandeling met de Tweede Kamer op donderdag 20 februari 1997. Tijdens het Nederlands

voorzitterschap van de Europese Unie is het schoner maken van personenauto's overigens een van de prioriteiten van de Minister van VROM.

De genoemde maatregelen, zoals fiscale prikkels in MRB/BPM, de invoering van een zwarte doos en het faciliteren van de ketenkaart/mobiliteitspas, maken onderdeel uit van de nota Verkeer en Vervoer en Fiscaliteit, die begin volgend jaar aan u zal worden overgelegd.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Gezien de behoefte aan investeringen in infrastructuur en gezien de onderuitputting (ad 700 mln) is het te gek dat een deel van dat geld naar België wordt overgemaakt.

De behoefte aan infrastructuur betekent ook dat voor de HSL-zuid een goede aansluiting over de grens tot stand komt. Het nu met Vlaanderen en België overeengekomen tracé is beter en goedkoper dan het Belgische alternatief via de Havenweg. De betaling aan België is onderdeel van de integrale projectkosten van de HSL-zuid van f 8,3 miljard. In tegenstelling tot hetgeen de heer Reitsma suggereert, gaat het dus niet om geld dat «over» is en eventueel voor andere investeringen zou kunnen worden ingezet. De betaling is overeenkomstig het akkoord dat wij met de Belgische Regering hebben gesloten, dat ik u in het kader van de behandeling PKB HSL-zuid heb toegezonden. In dat akkoord is voorzien dat dit jaar minimaal f 200 miljoen wordt betaald en dat betalingen na begin januari 1997 rentedragend zijn, tegen een rente van zes procent. Bij de huidige rentestand is het daarom voor de schatkist voordeliger om zo vroeg mogelijk te betalen, voor zo ver de ontwikkeling van de staatsschuld en het financieringstekort, en de budgettaire ruimte op het Infracfonds dat toelaten.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Hoe zit het met de CRAAG-studie? De mobiliteit loopt daar geheel vast.

Per brief van 7 maart 1996 heb ik de Tweede Kamer medegedeeld dat – als uitkomst van de verkenning – de CRAAG-studie zal worden voortgezet. Vanwege het belang dat ik hecht aan deze belangrijke achterlandverbinding krijgt de studie thans met

de grootst mogelijke voortvarendeheid zijn beslag. Volgens de planning zal de trajectnota medio 1998 gereed zijn, zodat u eind 1998 een standpunt tegemoet kunt zien. Vanwege de tijd die gemoeid is met een dergelijke complexe studie is een snellere afhandeling helaas niet mogelijk. Wel kan ik u in dit verband mededelen dat overeenkomstig de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid wordt voorgestaan om – na afronding van de procedures – de uiteindelijke uitvoering eerder ter hand te nemen dan in het MIT 1997–2001 is voorzien. Hierdoor zal dit knelpunt in 2006 zijn opgelost in plaats van in 2010.

Opmerkingen bij het amendement op stuk nr. 14 van het lid **Reitsma** (CDA):

Strekking:

15 mln extra ten behoeve van verkeersveiligheidsbeleid (met name duurzaam veilig) met dekking uit onderzoek en ontwikkeling RWS, DGV, RLD en DGSM, voorlichting, informatieverwerking en «onvoorziene uitgaven».

Ik ontraad het amendement om de volgende redenen:

– De knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid bevinden zich met name op provinciaal en lokaal niveau. Voor de lagere overheden is het Rijk faciliterend, onder meer door onderzoek, bijdragen aan organisaties en demonstratieprojecten in het kader van duurzaam veilig. De daadwerkelijke aanpak van verkeersonveiligheid blijft echter een eerste verantwoordelijkheid van de lagere overheden. Omdat ik echter de zorg van de Kamer op dit punt deel, zal ik in de begroting 1998 bekijken of extra middelen vrijgemaakt kunnen worden voor duurzaam veilig.

– De budgetten voor onderzoek en ontwikkeling en informatieverwerking zijn de afgelopen jaren tot het minimum teruggebracht. Daarnaast dienen extra zaken opgepakt te worden. Zo zal bijvoorbeeld het uit te brengen SVV-3 uit artikel 03.02 (onderzoek DGV) gefinancierd moeten worden. Extra aandacht voor de bereikbaarheid maakt het noodzakelijk te onderzoeken welke effecten de investeringen in infrastructuur en mobiliteit hebben op de bereikbaarheid. Deze voorbeelden gelden in feite voor alle beleidsterreinen. Juist ten behoeve van een doelmatige en doeltreffende

aanwending van de schaarse Rijksmiddelen is het vereist dat vooraf (beleidsontwikkeling) en achteraf (evaluatie) voldoende kennis aanwezig is en blijft. Een totale onderzoekskorting van 9 mln zoals de heer Reitsma voorstelt is derhalve zeer onverstandig.

– De korting op het voorlichtingsbudget voor mobiliteit (artikel 03.04) van 2,5 mln is eveneens af te raden. In de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid is nu juist aangegeven dat het vergroten van de bereikbaarheid valt of staat met de bereidheid en steun van provinciale, gemeentelijke en regionale besturen, het bedrijfsleven en de burger zelf. Die steun is er alleen indien goed uitgelegd wordt wat er allemaal moet gebeuren en waarom.

– De korting van 2 mln op «onvoorziene uitgaven» is qua omvang alleen in 1997 en 2001 mogelijk. Bovendien is het huidige budget al zeer gering. Doel van dit artikel is namelijk om kleine begrotingsmutaties in de begrotingsuitvoering gemakkelijk op te lossen.

– De korting van 1,5 mln op informatieverwerking RWS (art. 02.53) is onverstandig omdat het hier gaat om informatiesystemen ten behoeve van wegontwerp, beheer en onderhoud van infrastructuur en voor verkeersgeleiding en beheersing. Het aanbrengen van kortingen op dit artikel, heeft dus rechtstreeks consequenties voor onze infrastructuur en bereikbaarheid. Bovendien heeft verkeersgeleiding en beheersing ook een positief effect op de verkeersveiligheid, hetgeen dit amendement juist beoogt te intensiveren.

Opmerkingen bij het Amendement op stuk nr. 15 van het lid **Reitsma** (CDA):

Strekking:

Verlaging van de begroting van V&W (en meer specifiek van de apparaatsuitgaven Centrale Diensten, RWS en DGV) met in totaal 12,9 mln ten gunste van andere begrotingen van het Rijk ter financiering van het door het CDA bij de Algemene Politieke Beschouwingen ingediende Plan van Aanpak.

Ik zou dit amendement willen ontraden om de volgende redenen:

– Zoals bij de algemene politieke beschouwingen door het kabinet is aangegeven, heeft het kabinet het door het CDA voorgestelde Plan van

Aanpak niet overgenomen. De nu – bij amendement – neergelegde kortingen op de V&W-begroting ten gunste van het CDA-Plan van Aanpak, moeten dus ook afgewezen worden.

– Bovendien is de behandeling van de begroting van V&W niet het juiste moment om amendementen te bespreken die gaan over verschuivingen met consequenties buiten de V&W-begroting.

– Technisch punt is dat in de toelichting op het amendement wordt gesproken van kortingen op onderzoek en voorlichting. Het amendement zelf heeft echter betrekking op de apparaatsuitgaven. Ten aanzien van een korting op onderzoek en voorlichting verwijs ik naar hetgeen ik op amendement 14 van de heer Reitsma heb geantwoord.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Hoe denkt de Minister over een project «Kort Afstands Verkeer», ter bevordering van het optimale gebruik van vervoerwijzen voor korte verplaatsingen?

Het voorgestelde project betreffende «Korte Afstands Verkeer» lijkt mij een kansrijke optie. Het is bekend dat de meeste korte verplaatsingen in steden en dorpen te voet en per fiets worden gemaakt. Toch wordt ook nog vaak de auto gepakt voor de korte ritjes. In bijna de helft van die gevallen had volgens de automobilisten zelf de fiets kunnen worden gebruikt. De voordelen (nadelen kan ik nauwelijks bedenken) van de overstap van de auto op de fiets helder op een rijtje zetten en duidelijk (laten) communiceren met gemeenten en de inwoners daarvan, zou uitstekend kunnen gebeuren vanuit een projectorganisatie.

In zo'n project zouden dan behalve mijn ministerie ook andere ministeries (met name VROM en EZ), andere overheden en belangenorganisaties, zoals de ANWB, vertegenwoordigd moeten worden.

Ik wil deze optie graag serieus in overweging nemen.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): De decentralisatie kan pas eerst dan verantwoord plaatsvinden wanneer drie elementen (structureel terugdraaien bezuinigingen, meerjarenkader en bekostigingssystematiek) in samenhang met de ambtelijke decentralisatie naar tevredenheid

geregeld is. Dit pakket alsmede de implementatienota Brokx zouden komend voorjaar tot een afronding gebracht moeten kunnen worden.

Met betrekking tot de bekostigingssystematiek voor de exploitatie van stads- en streekvervoer kan ik u meedelen, dat overeenstemming bestaat met bestuurlijke partijen omtrent het feit, dat vervoersopbrengsten als prestatie de basis moeten zijn voor de subsidiëring. Voor een rechtvaardige verdeling van de exploitatiemiddelen is het echter van belang enige differentiatie aan te brengen in de wijze, waarop verschillen tussen landsdelen in de bekostiging worden gehonoreerd. Hierover vindt nog discussie plaats. Begin januari zal hierover een advies worden gevraagd aan de Raad voor Gemeentefinanciën met het verzoek dit advies voor 17 maart aanstaande beschikbaar te stellen. In de tussentijd zal met de bestuurlijke partners worden gezocht naar een verdere cijfermatige uitwerking van de hierboven geschetste lijn.

Voor de wenselijkheid van een structureel terugdraaien van bezuinigingen en het eventueel herijken van een meerjarenkader wil ik eerst de resultaten van de dialoog met de bestuurlijke partners over de toekomst van het openbaar vervoer afwachten – hierover kan ik u op 17 maart rapporteren. De dialoog moet de mogelijkheden van het halen van de dubbeldoelstelling groei van het vervoer en verbetering van de kostendekking in beeld brengen. Vanaf begin maart zal als follow-up op drie niveaus overleg dienen plaats te vinden: binnen het kabinet, met de bestuurlijke partners en met de Tweede Kamer.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Voor de financiële doorvertaling van extra gelden voor overstapvoorzieningen, onder 3.9 SWAB, wordt verwezen naar 5.5, maar daar is de f 100 mln niet meer terug te vinden.

Wel staat er de f 400 miljoen t.b.v. de extra gebundelde doeluitkering. De verdeling daarvan blijft onduidelijk. Graag over beide elementen meer duidelijkheid.

De financiële doorvertaling van de extra gelden voor overstapvoorzieningen wordt abusievelijk niet in par. 5.5. verantwoord. Voor de

dekking van deze f 100 mln wordt in eerste instantie gekeken naar de (extra) middelen voor onderliggend wegennet.

De mate waarin de f 400 mln extra gebundelde doeluitkering wordt aangewend is primair afhankelijk van de te maken afspraken tussen rijk, provincies en gemeenten.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Heeft de minister een verklaring voor de constatering dat er bij de gezamenlijke overheden verhoudingsgewijs veel meer beleidsambtenaren aandacht besteden aan het autoverkeer dan aan het fietsverkeer?

Evenmin als de heer Van Gijzel kan ik een waterdichte verklaring geven voor minder inspanning voor het fietsverkeer dan voor het autoverkeer. Indien er een rechtstreekse relatie zou moeten zijn met de aantallen verplaatsingen per auto en die per fiets dan zou meer aandacht voor het fietsverkeer logisch zijn. De meeste van de verplaatsingen per fiets vinden plaats binnen de bebouwde kom en op wegen die vallen onder de verantwoordelijkheden van gemeenten. Het zijn immers vooral de korte verplaatsingen waarvoor de fiets een reëel alternatief is voor de auto. Dat alternatief wordt bovendien steeds sterker als ik afga op de constatering dat het aandeel verplaatsingen per fiets de afgelopen jaren aanzienlijk is toegenomen in de vier Randstadsteden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Met de heer Van Gijzel ben ik van mening dat met name in gemeenten dus de personele inzet, en daarmee de politieke aandacht, voor het fietsverkeer aan belang zou mogen winnen. Temeer daar de fiets het in veel steden en dorpen nu al royaal van de auto wint als het gaat om het aandeel verplaatsingen binnen de komgrenzen. Dat er ook op termijn toch relatief minder personele inzet is voor het fietsverkeer dan voor het autoverkeer, is voorstelbaar gelet op de eenvoud en de relatieve goedkoopte die voorzieningen voor het fietsverkeer kenmerken indien ze worden vergeleken met voorzieningen voor het autoverkeer en het openbaar vervoer.

Vraag van de leden **Rosenmöller** (GroenLinks) en **Schutte** (GPV):

Variabilisatie moet ter discussie worden gesteld, omdat autobezit door variabilisatie toeneemt.

Bij de berekening van de effecten van variabilisatie is rekening gehouden met het feit dat verlaging van de vaste autokosten leidt tot toename van het autobezit. Bij de variabilisatiestap die voorzien is in juli 1997 is de te verwachten toename van het autobezit zeer gering. Het effect van deze stap, te weten 3% reductie van het aantal autokilometers op de lange termijn, is dan ook een saldo effect (som van alle effecten). Bij eventuele volgende variabilisatie stappen zal uiteraard weer zeer zorgvuldig bekeken worden wat het effect op het autobezit is.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (GroenLinks): Uitbreiding weg-infrastructuur dient stopgezet omdat ze de automobilititeit stimuleert.

In het kader van het SVV wordt een genuanceerd beleid gevoerd. De groei van het autoverkeer wordt daarbij beperkt tot 35%. Deze groei van het autoverkeer is het gevolg van, vanuit het kabinetsbeleid wenselijk geachte, maatschappelijke ontwikkelingen. Om te voorkomen dat onaanvaardbare bereikbaarheidsproblemen ontstaan is een selectieve uitbreiding van de weginfrastructuur nodig en als zodanig wordt daaraan ook uitvoering gegeven. Vanuit bovengenoemde overwegingen acht ik het stoppen met selectieve uitbreiding van weginfrastructuur dan ook onverantwoord.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (GroenLinks): Er dient voor de verlenging van de Kaagbaan geen ontheffing van het gebruiksplan afgegeven te worden, in verband met de overlast.

De Luchtvaartwet staat toe om, in het geval dat één van de banen van Schiphol tijdelijk buiten gebruik is voor bijvoorbeeld aanpassingen of reparaties, een tijdelijke overschrijding van de zones toe te staan.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoe staat het met de gezondheidsonderzoeken Schiphol?

Met het gezondheidsonderzoek is een begin gemaakt. In de rapportage

aan de Kamer in het kader van het evaluatie- en monitoring-programma zal in 1999 hierover worden gerapporteerd.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (GroenLinks): Wanneer komt de toegezegde notitie met alle maatregelen die mogelijk zijn om de groei van het vliegverkeer af te remmen?

U kunt de toegezegde notitie rond de jaarwisseling verwachten.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (GroenLinks): Wat gebeurt er als de geluidscontour van Schiphol is volgevlogen?

De luchthaven Schiphol dient ieder jaar een gebruiksplan in te dienen dat pas wordt goedgekeurd als uit dat plan blijkt dat geen zone-overschrijding zal plaatsvinden. Indien niettemin door bijvoorbeeld sterkere groei van het luchtverkeer dan voorzien, toch overschrijding dreigt, moet de luchthaven een aanvulling op het plan indienen waarin maatregelen en effecten beschreven staan om de verwachte overschrijding te voorkomen. In uiterste instantie staan de Minister van Verkeer en Waterstaat wettelijke middelen ter beschikking om een overschrijding tegen te gaan.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (GroenLinks): Kan de Minister de meest actuele groeicijfers van Schiphol verstrekken?

In de eerste drie kwartalen van 1996 zijn de volgende groeicijfers (incl. general aviation!) gerealiseerd op Schiphol, t.w.:

- passagiersbewegingen	8,9%
- vracht	11,0%
- vluchten	10,3%

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Op welke wijze denkt de minister een vertaling te geven aan de vele goede zaken die in BEX naar voren worden gebracht?

Allereerst wil ik de uitspraken dat de binnenvaart als een stiefkindje wordt behandeld en dat de sector niet inspeelt op de nieuwe tijd nuanceren. De binnenvaart vormt een zeer diverse markt, en men kan dan ook moeilijk spreken over «de binnenvaart». Met name de container binnenvaart is zeer dynamisch en bezig met de ontwikkeling van

nieuwe logistieke concepten en overslagtechnieken voor zover de grootschalige als meer «fijnmazige» (dat wil zeggen op de kleinere vaarwegen) binnenvaart. Voor andere deelmarkten geldt dit ook, jammer genoeg niet voor allemaal. Het beleid is er dan ook op gericht de gehele sector meer bewust te maken van de veranderingen in de markt en op de mogelijkheden daarop in te spelen en zo het marktaandeel te behouden en te versterken.

Wat betreft de container binnenvaart is inderdaad de commissie Van Duursen ingesteld om de mogelijkheden van technologische vernieuwingen te onderzoeken. Het Barge Express is daar één van de resultaten van. Het concept voor grootschalige, geautomatiseerde overslag ligt er. Naar aanleiding van het verschijnen van de brochure zijn er al diverse positieve reacties binnengekomen van bedrijven die graag mee willen denken over de verdere uitwerking. Aan de andere kant hoor ik ook geluiden van partijen die verwachten dat het concept pas op de langere termijn geïmplementeerd zal worden, omdat de investeringen hoog zijn in relatie tot de exploitatievoordelen.

De beslissing om het concept verder uit te werken ligt heel duidelijk bij de marktpartijen. De rol van VenW is in eerste instantie beperkt tot het bij elkaar brengen van mogelijk geïnteresseerde investeerders. Het vormen van een consortium zou een volgende stap kunnen zijn. Samenwerking met Economische Zaken is in die fase nodig.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Wel wil ik een toezegging van de Minister dat zij rond de tafel gaat zitten met het bedrijfsleven voor een diepgaande discussie over de Bijdrage-regeling Bedrijfsvervoer, zowel qua volume als qua uitvoering.

In de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid is vanaf 1998 een bijdrage van f 18 miljoen uitgetrokken voor het stimuleren van bedrijfsvervoer. Op dit moment is hiervoor jaarlijks f 13 miljoen beschikbaar. Deze forse verhoging geeft nog eens aan dat bedrijfsvervoer als onderdeel van bedrijfsvervoersmanagement mijn aandacht zeker heeft. Het ligt in mijn voorname het stimuleren van bedrijfs-

vervoer decentraal te laten plaatsvinden. Dit is temeer een oorzaak dat ik op dit moment nog niet kan zeggen of de extra middelen zullen worden ingezet voor het verhogen van het bedrag per gerealiseerde reizigerskilometer of voor het wegwerken van de wachtlijst van potentiële deelnemers aan de regeling. Begin januari 1997 is overleg afgesproken met KNV en VNO-NCW over deze opties en over de manier waarop het stimuleren van bedrijfsvervoer kan worden gedecentraliseerd. Hiermee kom ik tegemoet aan uw verlangen overleg te voeren met het bedrijfsleven over het volume en de uitvoering van de Bijdrage-regeling bedrijfsvervoer 1995.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD):
Kunnen de extra inkomsten van de dieselaccijns uit de recreatievaart gebruikt worden voor stimulering van de vuilwaterinzameling in de recreatievaart?

Door de ANWB, HISWA en KNWV wordt voortvarend gewerkt aan een plan van aanpak voor het opzetten van een vuilwaterinzamelstructuur voor heel Nederland. Het plan van aanpak is onder meer gebaseerd op de ervaringen in het Waddengebied. Het belangrijkste aandachtspunt is het doorbreken van de kip-ei-situatie: als er geen aanbod van vuilwater van recreatievaartuigen is, heeft inzameling geen zin; als er geen vuilwater wordt ingezameld, heeft aanbieden geen zin. Naast regelgeving en voorlichting is waarschijnlijk ook een financiële stimulans nodig om de vuilwaterinzameling van de grond te krijgen. Met de departementen LNV, VROM en EZ én de Unie van Waterschappen wordt de wijze van financiering verkend. Terugsluiten van de dieselaccijns zou een mogelijkheid kunnen zijn.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD):
Maar hoe zit het eigenlijk met de compensatie voor de dieselbussen van het openbaar vervoer en het touringcar vervoer? Gaat het buskaartje nu omhoog? Of gaat de minister toch maar weer bijdragen aan het openbaar vervoer?

De verhoging van de dieselaccijns wordt voor bussen, zowel voor het openbaar vervoer als besloten vervoer, gecompenseerd door een verlaging van de MRB. Een stijging van de tarieven of een extra bijdrage

aan het openbaar vervoer is derhalve niet aan de orde.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD):
De wachttijden aan de grensovergangen naar buiten de Unie veroorzaken veel naringheid. Nog moeilijker echter ligt het daarbuiten, bijvoorbeeld aan de grens tussen Polen en Belarus. Licht hier niet een taak voor de EU om voortgang te maken door financiële steun. Een goede doorstroming is in ons eigen belang, bovendien zijn het over een paar jaar buitengrenzen. In Frankrijk zien we intussen dat garantie voor vrije doorvoer binnen de EU-grenzen ook niet te geven is. Een belangrijk punt, dunkt me, voor de transportministers om nog eens voor om de tafel te gaan zitten.

De afhandeling van grensformaliteiten ten behoeve van het vrachtverkeer aan de grenzen tussen de Europese Unie en de Centraal- en Oosteuropese landen en tussen deze landen onderling, levert globaal gesproken nog steeds problemen op die voornamelijk het gevolg zijn van zowel een ontoereikende inrichting van de infrastructuur als een te beperkte afhandelingscapaciteit bij de grensovergangen. Het door EVO, TLN, en CNV opgestelde rapport van juni 1995 over de problemen bij deze grensovergangen is ondergetekende bekend. In absolute zin zijn de wachttijden, zoals vermeld in dit rapport, iets verbeterd sindsdien. Ondanks verbeteringen die in de afgelopen jaren zijn aangebracht aan de grensovergangen zelf, blijft het voorzieningspeil (wachttijden, sanitaire voorzieningen, parkeerplaatsen, horecavoorzieningen, en dergelijke) in het algemeen achter bij de vereisten die het toenemende grenspasserende goederen- en personenverkeer stellen. Nog steeds komen wachttijden tussen de 20 en 40 uur voor. Daarbij worden Nederlandse chauffeurs vaak geconfronteerd met onvoldoende motivatie en mentaliteit bij het douanepersoneel om voertuigen snel af te handelen.

Het douaneregime van de Midden- en Oosteuropese landen is niet ingericht op de sterke uitbreiding van het handelsverkeer, zoals dat is ontstaan na de omwenteling in die landen. Daar bovenop komt nog het effect van de verschillende Europa-akkoorden.

De EU biedt in het kader van PHARE een ruime ondersteuning aan tot oplossing van de problemen, zowel op het gebied van infrastructuur als op het gebied van procedures en douanetrainingen. Sinds een jaar is ook assistentie op het gebied van harmonisatie van douanewetgeving met de Unie volop in de aandacht.

Daarnaast worden op initiatief van Nederland (en in mindere mate Duitsland) de problemen regelmatig geplaatst op de agenda van de vergaderingen van de Associatiecomités, van bilaterale ontmoetingen op ministerieel niveau en van de CEMT.

Het probleem, dat aan een aantal grensproblemen minder aandacht wordt verleend omdat het toekomstige «binnengrenzen» betreft, is reëel aanwezig. Naar opvatting van ondergetekende mag dit echter geen argument zijn om een normale grensafhandeling **voor de korte termijn** ernstig te belemmeren.

De door de geachte afgevaardigden bedoelde problemen aan de Pools/Witruisische grens werden mij een aantal weken geleden bekend. Aanvankelijk was het bericht dat de grensplaats Grodno de bottleneck was, doch al spoedig bleek dat er meer plaatsen waren waar Nederlandse vrachtwagenchauffeurs hinder zouden ondervinden van het douanepersoneel dat vertalingen zou eisen van de vervoerdocumenten in het Russisch. Ik heb via het Ministerie van Buitenlandse Zaken bij de Ambassades te Warschau en Moskou onmiddellijk een onderzoek laten instellen. Ook aan de organisaties is gevraagd om met exacte gegevens te komen over de situatie. Nadere informatie leerde dat de berichtgeving over de situatie aan de grens zeer tegenstrijdig van karakter bleek te zijn. De Witruisische en Russische douane-autoriteiten ontkennen elk probleem. Immers, als de douanecode op de vrachtbrieven wordt ingevuld hoeft geen aparte vertaling te worden geleverd in het Russisch.

De gewraakte maatregel waar de geachte afgevaardigden op doelen dateert voorzover ik heb kunnen vaststellen van 28 augustus 1996. Uit het onderzoek van de Ambassades is gebleken dat de maatregel terzake onder normale omstandigheden

bekend is gemaakt. Ik heb van de Ambassades, van de organisaties en ook anderszins niet kunnen vaststellen om hoeveel vrachtwagens het gaat en wat precies de oorzaak is van de genoemde belemmeringen. Evenmin is dit het geval bij andere EU-lidstaten, voorzover mij gebleken is. Onder deze omstandigheden wil ik de komende tijd in nauw overleg met de organisaties en Buitenlandse Zaken deze zaak nauwlettend blijven volgen.

De recente acties van vrachtwagenchauffeurs in Frankrijk hebben ons weer eens getoond, hoe kwetsbaar de transportaders in Europa kunnen zijn. Complicatie is, dat het vrijwel altijd om fundamentele, nationale conflicten gaat, met – in dit geval – een sterk internationale uitstraling. Om deze laatste reden zal ik deze problematiek dan ook binnenkort bij Commissaris Kinnock ter tafel brengen.

De Nederlandse transportbedrijven hebben aanzienlijk schade geleden door de acties in Frankrijk. De salarissen van de chauffeurs maken daarvan onderdeel uit. De vraag of deze situatie vergelijkbaar is met een overmachtsituatie gelijkwaardig aan weersomstandigheden, waardoor aanspraak gemaakt zou kunnen worden op de Regeling werktijdverkortings is, naar ik heb begrepen, reeds door een vervoerder bij mijn collega Melkert neergelegd. Naar ik heb begrepen worden de gevolgen van stakingsacties door hem gewoonlijk uitgesloten als grond voor ontheffing van het verbod om werktijden te verkorten. Het lijkt mij beter als mijn collega Melkert zelf op dit punt ingaat. Wellicht kan de geachte afgevaardigde minister Melkert vragen op dit punt nader in te gaan bij het vervolg van **zijn** begrotingsbehandeling a.s. donderdag (12 december 1996).

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): De invoering van de chipkaart staat voor de deur, mogelijk zelfs al volgend jaar. Hierdoor doemt de vraag op of dit problemen geeft voor het algemeen gebruik van de strippenkaart en nog meer voor de invoering van geïntegreerde vervoerkaarten. Nu we toch praten over tarieven, hoe moet het nu verder met het ketenvervoer, nu NS eenzijdig het contract met Interliner heeft verbroken? Gecombineerde

kaartverkoop vindt niet meer plaats, wat vanzelfsprekend een negatief effect heeft op de belangstelling van het publiek voor een dergelijke vervoersmogelijkheid.

De invoering van de chipkaart zoals die thans wordt voorzien betreft de eerste fase waarin alleen sprake is van een betaalfunctie; dit heeft geen invloed op het gebruik van de strippenkaart. Ik heb in de Implementatienota Marktwerking in het regionaal openbaar vervoer daarover het volgende gesteld: «In die zin staat het de bedrijfstak vrij om met onmiddellijke ingang te beginnen met invoering van fase 1, het accepteren van een elektronisch betaalmiddel binnen de kaders van het huidige nationaal tarief- en kaartsysteem.» Het vervolgtraject voor de ontwikkeling van een elektronisch vervoerbewijs is door mij beschreven in genoemde Implementatienota (pag. 118), waarnaar ik u korthedshalve moge verwijzen. Het is de bedoeling zo snel mogelijk te komen tot een chipkaart met een openbaarvervoersfunctie, dat wil zeggen een kaart die elektronisch als geldig vervoerbewijs wordt herkend en dus ook registratie mogelijk maakt van feitelijk gebruik; zo'n kaart biedt ook perspectief op met tourniquets afsluitbare metrohalten.

Met betrekking tot de verbreking van de samenwerking tussen NS en VSN op het gebied van gecombineerde kaartverkoop voor de Interliner heeft VSN mij mondeling bericht dat deze zaak voorshands een half jaar is uitgesteld. Partijen zullen in die tijd de mogelijkheden van samenwerking verder onderzoeken.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): «Wanneer kan overigens de toegezegde brief over de Nederlandse Spoorwegen en de contractsector bij de Kamer verwacht worden?»

In mijn brief van 15 juli 1996 aan de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat is aangekondigd dat het concept-beleidsvoornemen inzake de contractsector spoorvervoer op 3 oktober 1996 aan de orde wordt gesteld in het Landelijk Overleg Verkeer en Vervoer (IPO, VNG en Kaderwetgebieden) en vervolgens op 18 oktober 1996 in het Overlegor-

gaan Personenvervoer. Deze besprekingen hebben inmiddels plaatsgehad. Mijn verwachting is dat ik in de komende weken met NSR tot overeenstemming kan komen over de contractsector, zodat ik u nog dit jaar nader kan informeren. Vanzelfsprekend ga ik er hierbij wel van uit dat de onderhandelingen met NSR dan succesvol zijn afgerond.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Hoe denkt de minister de ontstane vertraging bij het tot stand komen van het CVV-Gelderland aan te pakken?

In de wijziging van Wet- en Besluit personenvervoer inzake de decentralisatie van voegeigheden en middelen is tevens een artikel opgenomen dat het aanwenden van OV-middelen voor CVV mogelijk maakt. De behandeling van dit wijzigingsvoorstel in de TK is thans voorzien op 17 maart 1997. Daarna kan CVV met voortvarendheid tot stand komen.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Dreigt een tekort aan menskracht niet alleen op HBO- en MBO-niveau maar ook in lagere regionen?

Mij hebben ook geluiden bereikt van een mogelijk tekort aan mensen op HBO- en MBO-nivo. Omdat daarover op dit moment nog geen duidelijk beeld bestaat wordt dit in kaart gebracht. Daarover is ook contact met het bedrijfsleven. Over tekorten in de regionen met basisniveau is mij uit contacten met het bedrijfsleven niets bekend. Wel is het zo dat tegenover de stijging van werk in de GWW-sector, zich een daling voordoet in de Bouw- en Utiliteitssector.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Wat is de mening van de minister over voorstellen vanuit de bedrijfssector om te komen tot een andere methode van het sluiten van contracten, en ik doel daarbij op Flipje en niet die uit Tiel? De minister heeft in een interview al aangegeven dat de benadering van een «nut en noodzaak»-discussie ook zijn nadelen heeft.

Voor initiatieven van het bedrijfsleven, die de inbreng van de bedrijven in de contractuele relatie vergroten heb ik veel belangstelling. Ik meen dat hier kansen liggen in het

voordeel van de versnellingsoperatie. Ik denk vooral aan ontwerp-inbreng, en aan het betrekken van uitvoeringsdeskundigheid bij het ontwerp (Design & Construct). En ook kunnen de mogelijkheden in de aanbestedingsmethodiek nog nader worden verkend; ook van de zijde van het bedrijfsleven. Op mijn departement is deze verkenning – en deels ook al toepassing – in volle gang.

Opmerkingen bij het amendement op stuk nr. 17 van het lid **Blaauw** (VVD), alsmede vragen van de leden **Van Gijzel** (PvdA) en **Stellingwerf** (RPF):

Strekking:

Het ook in 1997 ongedaan maken van de in de begroting 1996 reeds aangebrachte bezuiniging op de artikelen 02.60 (taakstelling verkeersveiligheidsbeleid; 0,8 mln) en 02.61 (stimulering van en bijdragen aan derden; 0,9 mln). Voor 1996 is de bezuiniging via het amendement-Hofstra beperkt. Dit wordt nu dus ook voor 1997 voorgesteld. Dekking wordt gevonden door het artikel personeel en materieel RWS met 1,7 mln te verlagen.

Ik ontraad dit amendement om de volgende redenen:

– Voor wat betreft de dekking wil ik opmerken dat V&W op diverse fronten de output moet opvoeren. Het aanbrengen van kortingen op de input is, temeer daar in het verleden al diverse bezuinigingen op dit artikel zijn aangebracht, dus onverstandig.

– Zoals ook vorig jaar is aangegeven streeft V&W ernaar om door bundeling van de verkeersveiligheidsorganisaties te komen tot efficiencyverbeteringen. Ik ben van mening dat die efficiency-slag gemaakt kan worden en dat de particuliere organisaties hun takenpakket ook zonder dit amendement zonder problemen kunnen handhaven en dat de organisaties in staat zijn om de kortingen te verwerken. Uit recent door Twijnstra en Gudde uitgevoerd doelmatigheidsonderzoek op basis van de boeken van die organisaties, blijkt dat er grote twijfel bestaat over het efficiency-niveau van de organisaties die ik vanaf 1997 wil korten.

Daarnaast verwijs ik naar de brief die ik op 12 november aan de Kamer heb gestuurd en waarin ik aangaf dat

we moeten komen tot een nieuwe verzakelijkte relatie.

Vraag van het lid **Janmaat** (CD): Hoe verhouden de fiscale autolasten voor het bedrijfsleven in Nederland zich tot die in het buitenland?

Op dit moment zijn exacte gegevens over de fiscale regelingen met betrekking tot de auto voor het bedrijfsleven in het buitenland bij ons niet voorhanden. Gezien de verschillen in kostenstructuur tussen Nederland en andere Europese landen zijn de fiscale regels ook niet zonder meer te vergelijken.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): Wat is de relatie van de fiscale nota voor vervoer met het SWAB, met het Belastingplan en de nota «Vergroening van het fiscale stelsel»?

De notitie over fiscale opties in relatie tot verkeer en vervoer, zoals aangekondigd in de nota «Samenwerken aan Bereikbaarheid», wordt onder verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Financiën en in overleg met de betrokken departementen opgesteld. In de notitie zullen opties voor mogelijke aanpassingen van fiscale maatregelen aan de orde komen, die een bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van de congestie- en bereikbaarheidsproblematiek. Het gaat daarbij zowel om maatregelen op het gebied van Verkeer en Vervoer als de loon- en inkomstenbelasting.

Voorts zullen in de notitie voor zover relevant ook onderdelen uit de nota «Vergroening van het fiscale stelsel» aan de orde komen.

In het Belastingplan 1997 en de Wet loon- en inkomstenbelasting 1997 zijn reeds enkele fiscale zaken ten aanzien van het verkeer en vervoer opgenomen, voor zover deze naar het oordeel van het Kabinet reeds in 1997 ingevoerd kunnen worden.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): Kwaliteit en duurzaamheid zijn voor ons een voorwaarde en dit heeft een prijskaartje. Voorbeelden zijn de verdiepte ligging van het spoor bij Abcoude en de fly-over in Delft.

De tendens steeds vaker om een ondergrondse of verdiepte ligging van infrastructuur voor het spoor te vragen is gezien de aanzienlijke meerkosten een bedreiging voor het

realiseren van het samenhangende Tweede Tactisch Pakket van projecten. Daarom zal steeds, op basis van meerkosten en meerwaarde, een afweging moeten worden gemaakt tussen de mogelijke varianten. Als uitgangspunt wordt daarbij gehanteerd, dat dure ondergrondse oplossingen pas aan de orde komen als andere oplossingen onmogelijk zijn.

Ten aanzien van de voorbeelden: Abcoude: naar mijn oordeel zijn de meerkosten van een verdiepte ligging te hoog in relatie tot de meerwaarde.

Delft: hier is geen sprake van een project uit het V&W-programma. Bij de behandeling van het MIT heb ik toegezegd de vervanging van het bestaande viaduct op te nemen in de verkenningfase van een volgende MIT.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): Is de minister bereid bij de bekostiging van het CVV ook alle doelgroepenvervoer te betrekken?

Subsidiëring van het CVV vanuit de OV-middelen wordt mogelijk zodra de daarvoor benodigde regelgeving van kracht is. De decentrale overheden die over de OV-middelen (zullen) beschikken, kunnen daarbij zelf de afweging maken tussen lijngebonden openbaar vervoer en het oproepgestuurde CVV.

Uitgangspunt bij de opzet en uitvoering van het CVV is juist dat waar mogelijk combinatie wordt gezocht met het bestaande doelgroepenvervoer, waaronder het genoemde leerlingenvervoer en gehandicaptenvervoer (het WVG-vervoer). Het initiatief en de verantwoordelijkheid voor de integratie van het CVV met de diverse vormen van doelgroepenvervoer liggen bij de decentrale overheden.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): Wat betekent het niet doorgaan van de decentralisatie voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)?

Het CVV is integraal opgenomen in de wijziging van het Besluit personenvervoer ter gelegenheid van de decentralisatie. De grondslag in het Besluit maakt subsidiëring van het CVV vanuit de OV-middelen door de alsdan bevoegde decentrale overheden mogelijk.

Derhalve geldt dat het CVV eerst na accordering van het wijzigingsvoorstel van Wet en Besluit personenvervoer ten behoeve van de decentralisatie onder het collectieve vervoer valt waarvoor een rijksbijdrage wordt verleend.

Vraag van het lid **Van Waning** (D66): Verzoekt de minister om een overzicht van de inspanningsverplichting Nederlandse reders ten aanzien van werkgelegenheid Nederlandse zeevarenden.

De ontwikkelingen op het gebied van de werkgelegenheid volgen we op de voet. Er is daarom in maart 1996 een zogenaamde nulmeting gehouden onder de in Nederland gevestigde rederijen. Aan deze rederijen is gevraagd hoeveel zeevarenden (met welke nationaliteit) bij hen in dienst waren op 1 maart 1996 op de schepen die in hun eigendom zijn of onder hun beheer vallen. Hieronder vallen dus zowel de zeevarenden op Nederlandse vlagschepen als op buitenlandse vlagschepen. Alleen het invlaggen van de schepen zonder dat er een verandering optreedt in het aantal Nederlandse zeevarenden dat bij die rederijen in dienst is, zal dus geen verandering in de werkgelegenheid te zien geven. De nulmeting is in overleg met de FWZ en KVNR uitgevoerd. Momenteel wordt weer zo'n meting uitgevoerd met als peildatum 1 november 1996. Ook hierbij zijn de KVNR en FWZ betrokken.

Vraag van het lid **Van Waning** (D66): Stand van zaken NIM.

Mijn indruk is dat het NIM zich goed ontwikkelt. Zoals bij een nieuw instituut was te verwachten is het eerste jaar (1994/1995) nodig gebleken om de nieuwe systematiek om onderzoek te stimuleren, tot stand te brengen. Naar het zich laat aanzien zullen de beide tenders van 1996 samen genomen voldoende projecten opleveren om het beschikbare budget volledig te gebruiken. Ik vind dat een bemoedigende ontwikkeling.

Vraag van het lid **Van Waning** (D66): Hoe staat het met de oprichting van het Centrum Nederland Maritiem Land? Idem met betrekking tot het voorlichtingsbureau Short Sea Shipping. Is er overleg met Economische Zaken?

Centrum Nederland Maritiem Land: Het relevante maritieme bedrijfsleven heeft mij onlangs in een overleg meegedeeld dat men bereid is de oprichting van Nederland Maritiem Land op te pakken. Ik verwacht dat de oprichting van NML – waarover ook met het Ministerie van Economische Zaken overleg is gepleegd – begin 1997 een feit zal zijn. Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping: aan de oprichting van dit bureau wordt eveneens door het bedrijfsleven hard gewerkt. Zeer binnenkort (1 januari of 1 februari 1997) zal het voorlichtingsbureau van start kunnen gaan.

Vraag van het lid **Van Waning** (D66): Hoe wordt gewaarborgd dat in open planprocessen ook minderheidsvisies goed worden gehoord en vastgelegd?

In een open planproces wordt van elke bijeenkomst een verslag gemaakt. Die verslagen en eventuele schriftelijke inbreng maken deel uit van het projectdossier. De openbaarheid daarvan is een belangrijke waarborg dat alle standpunten goed worden vastgelegd en in de besluitvorming worden betrokken. Dat neemt natuurlijk niet weg dat in de loop van de besluitvorming beslissingen worden genomen waarmee niet altijd iedereen het eens is.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF):

a. Kan de minister medelen welk karakter de aanbevelingen «voor het toepassen van wegverlichting in verstoringsgevoelige gebieden» hebben en welke gevolgen ze hebben voor het in uitvoering zijnde plaatsingsprogramma?

b. Bestaat voldoende inzicht in de ecologische gevolgen van toepassing van de huidige technieken en vooral ook in de mogelijkheid eventuele alternatieven toe te passen? Denk aan reflectie op en langs de weg en op auto's, aan snelheidsbeperkingen, en dergelijke.

a. De aanbevelingen zijn vervat in Richtlijnen die op hun beurt weer gebaseerd zijn op: «Geen verlichting, tenzij...». Voorop staat dus dat natuurgevoelige gebieden – deel uitmakend van de ecologische hoofdstructuur – zoveel mogelijk worden ontzien.

Zo zal bijvoorbeeld langs gedeelten van de A12 en de A50, ter hoogte van de Veluwe, geen wegverlichting worden geplaatst.

Meer in het algemeen: in de hiervoor bedoelde gebieden worden nadere afwegingen gemaakt waarbij natuurlijk ook factoren als verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer belangrijke rollen spelen. En mocht uit deze afwegingen volgen dat niet kan worden ontkomen aan het plaatsen van wegverlichting, dan wordt de uitvoering ervan – met behulp van typen lampen, armaturen enzovoort – zoveel mogelijk aangepast aan de situatie ter plaatse.

b. De huidige Richtlijnen zijn opgesteld op basis van het kennisniveau van vandaag de dag. En in die kennis komen de nodige leemten voor. Om die reden voert mijn dienst Weg- en Waterbouwkunde nader onderzoek uit om die leemten op te sporen en op te vullen met de thans nog ontbrekende kennis.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Een verbeterde fietsbereikbaarheid van de openbaarvervoerhaltes komt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten goede. Overstapmogelijkheden van de fiets op het openbaar vervoer laten echter nog te wensen over. Het woon-werkverkeer per fiets heeft grote potenties. De RPF-fractie wijst op het grote aantal korte autoritten dat korter is dan 7 km. Welke garanties zijn er dat de potenties van het fietsverkeer inderdaad voldoende tot hun recht komen? Heeft de minister voldoende zicht op de inspanningen van de gemeenten op dit punt?

Bij de invulling van de transferiëformule zal de aandacht voor de overstap op de fiets vergelijkbaar moeten zijn met de aandacht daarvoor bij de stations, gezien het grote aandeel van de fiets in het voor- en natransport van de OV-stations. Hierbij verwijs ik ook naar de antwoorden op de vragen van de heer Schutte en de heer Van den Berg (vragen 132 en 103). Het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer is thans 28%. Op de korte afstand is dit aandeel zelfs 50%. De potentie is dat het fietsgebruik in het woon-werkverkeer nog eens met de helft kan toenemen (14%).

Uit onderzoek onder bedrijven in Zuid-Holland in het kader van vervoermanagement blijkt, dat bij het aanbieden van een fiets «van de zaak» plus de mogelijkheid tot stalling, eventueel aangevuld met maatregelen ter ontmoediging van het autogebruik, tot 16% van de autosolisten dan op de fiets stapt. Ten aanzien van de vraag welke garanties er zijn dat de potenties van het fietsverkeer voldoende tot hun recht komen, merk ik op dat harde garanties door mij op dit punt niet zijn te geven. Hier ligt een nadrukkelijke verantwoordelijkheid van de mede-overheden en het bedrijfsleven (in het kader van vervoermanagement). Ik zal niet schromen betrokken partijen daarop zonodig aan te spreken. Er is een monitorfunctie in ontwikkeling om een nauwkeuriger beeld te krijgen van de inspanningen van gemeenten ten aanzien van het fietsverkeer.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): In lijn met de beoogde versnelling streeft de minister naar een verhoging van de doelmatigheid van de voorbereidingen van infrastructurele projecten. De tijdswinst moet met name worden gehaald uit de niet wettelijke termijnen. De minister stelt voor in het kader van de trajectnota kansloze alternatieven niet meer tot in detail uit te werken. Kan zij ook aangeven wat zij verstaat onder kansloze alternatieven? Wie bepaalt in welk stadium wat kansloos is of niet? In de tracé/MER-procedures moeten alleen de varianten worden uitgewerkt die op basis van de verkenning/startnotitie als reëel zijn aan te merken. Suggereert de minister hiermee dat tot nu toe de vreemde gewoonte bestaat dat ook irreële varianten worden uitgewerkt? Wat ons betreft moet de Kamer in elk geval wel kunnen meebeslissen over de vraag welke varianten wel of niet worden uitgewerkt.

Kansloze alternatieven zijn die alternatieven waarvan na globale toetsing blijkt dat zij geen oplossing bieden voor het gedefinieerde probleem. De passage over het meenemen van reële alternatieven betekent niet dat er thans irreële alternatieven worden uitgewerkt. Bedoeld is dat een discussie over de uit te werken alternatieven in een

vroeger stadium gevoerd moet worden. Nu is het nog zo dat de discussie over de alternatieven gevoerd wordt in het kader van de Trajectnota hetgeen tot gevolg heeft dat alle alternatieven tot op een bepaald detailniveau moeten worden uitgewerkt. In de toekomst zal de discussie over de alternatieven in eerste instantie plaatsvinden in het kader van de startnotitie, aan het begin van de procedure dus. Deze startnotitie zal als een discussiestuk met burgers, bestuursorganen en adviesinstanties, waaronder de Commissie MER, gaan fungeren op basis waarvan gefundeerde besluiten kunnen worden genomen over de wel en niet in de Trajectnota uit te werken alternatieven. Dit besluit wordt overeenkomstig de Tracéwet genomen door mijn ambtgenote van VROM en mijzelf.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Fiscaal stimuleren deelauto. Ik vraag in dit verband nog aandacht te schenken voor het fenomeen deelauto. Dit zou wat ons betreft fiscaal gestimuleerd moeten worden. Wat vindt de Minister daarvan?

De mogelijkheden en voor- en nadelen van een fiscale stimulering van de deelauto zal ik in overleg met de Staatssecretaris van Financiën bezien in het kader van de notitie over verkeer en vervoer en fiscaliteit, die begin volgend jaar aan de Kamer zal worden voorgelegd.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Initiatieven van bedrijven als de ING-Groep om personeel in de trein te krijgen bijvoorbeeld door het afsluiten van grootgebruikcontracten met NS zijn natuurlijk toe te juichen. Heeft de minister er zicht op in welke mate een dergelijke ontwikkeling plaatsvindt?

Op de ontwikkeling met betrekking tot het afsluiten van grootgebruikcontracten voor NS-vervoerbewijzen heb ik geen zicht. Dit behoort tot de bedrijfsverantwoordelijkheid van de NS. Wel is bekend geworden dat in het stads- en streekvervoer een toename van de omvang van de grootgebruikcontracten is waar te nemen. Deze vervoerbewijzen worden door NS verkocht. Het aandeel voor het stads- en streekvervoer is de afgelopen jaren gestegen

van f 11 miljoen tot bijna f 40 miljoen gulden.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Ik zou de minister willen vragen hoe het staat met de uitvoering van mijn op 13 februari jl. aangenomen motie over het vliegen boven stiltegebieden. Wanneer kunnen we een ontwerp-besluit conform deze motie tegemoet zien?

In de voorbereiding van de AMVB stiltegebieden is inderdaad vertraging opgetreden. Inmiddels zijn interdepartementaal afspraken gemaakt het werk zo snel mogelijk af te maken. Het gaat echter om een lastige materie, ook uit technisch-operationeel oogpunt, zodat ik niet met zekerheid kan zeggen wanneer u de AMVB kunt ontvangen. Ik denk aan enkele maanden.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP) over suggesties terugdringen automobiliteit
De SGP-fractie doet een aantal concrete suggesties voor het terugdringen van de automobiliteit.

1. Stimuleren fietsgebruik

Dit voorjaar is de voortgangsrapportage Masterplan Fiets (MPF) naar de Tweede Kamer gestuurd («Meer en veilig, de stand van zaken»). De fiets is in de eerste plaats geschikt voor de korte afstanden. Daar liggen nog veel potenties voor een verdere groei van het fietsgebruik ten opzichte van het autogebruik. Mijn ministerie voert overleg met de NS-stations over fietsparkeervoorzieningen, zowel over de huidige als de toekomstige situatie. Deze vallen onder de zogenaamde transferfunctie van stations en het ligt in mijn voornemen om deze mede voor financiering vanuit Verkeer en Waterstaat in aanmerking te laten komen. Daarmee is ook een reactie gegeven op het plan van de ENFB voor de overstap OV-fiets.

2. Openbaar vervoer versterken

De kwaliteit van het OV moet omhoog en de organisatie van de sector moet marktgericht worden. Hierbij moet wel bedacht worden dat het weinig realistisch is om te verwachten dat de modal-split landelijk gezien fors wijzigt ten voordele van het OV en te denken

dat verbetering van het OV elke groei van het autogebruik kan voorkomen. Op corridors is een wijziging van de modal-split realisator.

Het autogebruik zal blijven toenemen, zij het bij uitvoering van het SVV-2 en VINEX-beleid veel minder dan bij ongewijzigd beleid. Op die vervoersrelaties waar de kwaliteit van het OV concurrerend is of wordt, zal wel een belangrijk deel van de mobiliteit per OV worden afgewikkeld. Een samenhangende benadering van vraag, aanbod en ruimtelijke ordening is hiervoor noodzakelijk.

3. Terugdringen autogebruik

Voor de korte termijn wordt variabilisatie van de autokosten vormgegeven via accijnsverhoging gekoppeld aan MRB-verlaging. Op de langere termijn komen ook andere vormen van variabilisatie in beeld. Daarbij valt ook te denken aan een heffing per gereden kilometer. Het concept van een kilometer gebonden heffing is ook in de Werkgroep «Vergroening van het fiscale stelsel» aan de orde geweest. Wij zullen de mogelijkheden voor de toekomst nader onderzoeken. Naast de technische opties, zijn ook de fraudegevoeligheid en de uitvoerbaarheid van belang bij de invoering van km-heffing via gebruikmaking van bijvoorbeeld een black-box.

4. Bedrijfsvervoer

In de reeds aangekondigde notitie over fiscaliteit in relatie tot verkeer en vervoer, zal ook aandacht worden besteed aan de fiscale aspecten van het bedrijfsvervoer.

5. Verlaging maximum snelheden

Een verlaging van de maximum snelheden werd in het verleden ingezet ten behoeve van milieu en veiligheid. Dit instrument kan echter ook een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid doordat de verkeerscapaciteit bij lagere snelheden groter wordt. Binnen twee jaar wil ik proeven doen op autosnelwegen rond de grote stadsgewesten met het, als de verkeerssituatie dat vraagt, verlagen (dynamisch) van de maximumsnelheden in de spits, te beginnen rond Rotterdam.

6. Gebruik spitsstroken

De spitsstrook is een instrument, dat mits het zeer zorgvuldig ingezet wordt, een lokaal capaciteitsprobleem tijdelijk kan oplossen. Dat doen we nu op de A28 bij Zeist, en dat gaan we ook doen op de A1 bij Deventer en op de A50 bij Ewijk. Ook is er een plan voor een spitsstrook op de A27. Op basis van overleg met ANWB en KLPD zijn strenge criteria opgesteld. De toepasbaarheid van het instrument blijft beperkt tot specifieke situaties.

7. Doelgroepstroken

In 1997 wordt het lopende doelgroepenbeleid vervolgd met, in de nabijheid van het hoofdwegennet, een aantal experimenten met medegebruik van bus-banen door vrachtwagens en carpoolers. Ik sta positief tegenover medegebruik door andere groepen als niet-lijn-bussen, bedrijfsvervoer etc. en heb daartoe reeds initiatieven ontwikkeld.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Op onze vraag of bij de aanbesteding van werkzaamheden rekening kan worden gehouden met mensen die principiële bezwaren hebben tegen het werken op zondag heeft de minister negatief gereageerd, op een ontstellend koele wijze. Ik zou graag willen vragen dit op z'n minst te nuanceren.

In het eerder gegeven antwoord heb ik duidelijk willen maken dat ik geen toezeggingen kan doen over personeel dat niet bij mij in dienst is.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Kan het 4-0 systeem in combinatie met snelheidsmatiging in Nederland niet veel meer worden gebruikt?

Mede naar aanleiding van kamer-vragen begin dit jaar heb ik, na overleg met de branche-organisaties, medio augustus jl. een actie gestart om mijn diensten er toe aan te zetten om, op file gevoelige trajecten, in de bouwvakvakantie van '97 werkzaamheden uit te (laten) voeren.

Op grond van nieuwe inzichten met betrekking tot de veiligheid van de weggebruikers en wegwerkers bij wegwerkzaamheden is recent een studie afgerond over het gewenste dwarsprofiel van autosnelwegen. Uit

deze studie is onder andere gebleken dat een deel van de huidige rijkswegen veelal te smal is voor toepassing van het 4-0 systeem. Op grond van de resultaten van deze studie is medio 1996 besloten bij alle reconstructies en nieuwbouwprojecten rekening te houden met de toepassing van 4-0 systemen. Dit betekent dat de rijbaanbreedte van een 2x2 autosnelweg nu 12,5 meter zal gaan bedragen. Daarnaast wordt nu nagegaan voor die delen van het hoofdwegennet waarvoor nog geen reconstructie voorzien zijn, hoe de benodigde verbreding kan plaats hebben en wat daarvan de financiële consequenties zijn.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): In hoeverre kan door andere werkwijzen de noodzaak om op zondag te werken worden beperkt? Overigens is deze vraag ook van belang voor de doorstroming van het verkeer door de week, overdag en 's nachts!

In de beantwoording van uw vragen begin september heb ik al aangegeven dat Rijkswaterstaat, voorzover mogelijk, tracht om werkzaamheden aan de weg op door de weekse dagen en binnen de maatschappelijk gangbare werktijden te (laten) uitvoeren. Daarenboven is het nodig om, gegeven mijn beleidsuitgangspunt van file-arm werken, ook werkzaamheden tijdens de nachtelijke uren en het weekend uit te voeren.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP):

a. Ik hoop dat de minister expliciet kan toezeggen dat werknemers van RWS die zich er op beroepen dat zij op grond van hun geloof en geweten niet op zondag kunnen werken, wat dit betreft voluit de ruimte krijgen.
b. En is die vraag er ook bij indiensttreding?

a. Ik hou bij het uitvoeren van werkzaamheden op zondag zoveel mogelijk rekening met de individuele levensovertuiging van de werknemer. Echter het expliciet toezeggen kan ik niet. Het Algemeen Rijksambtenarenreglement (artikel 21 en verder) schept de mogelijkheid om in bijzondere situaties op zon- en feestdagen te werken.
b. Nieuw personeel dient op het standaard RWS-sollicitatieformulier aan te geven of zij bezwaar hebben

tegen het verrichten van werkzaamheden op zondagen en erkende feestdagen.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Zijn er mogelijkheden om vrijvallende middelen door onderuitputting alsnog in te zetten op lokale en regionale projecten?

Het alsnog inzetten van vrijvallende middelen door onderuitputting op lokale en regionale projecten is niet mogelijk.
Er is immers geen sprake van alsnog vrij in te zetten gelden.
De bedragen die thans niet worden benut zullen straks nodig zijn om de vertraagde projecten alsnog uit te voeren.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Welk internationaal draagvlak is volgens de minister minimaal nodig om een kerosine-heffing te kunnen invoeren?

De internationale luchtvaart is wereldwijd vrijgesteld van accijns op kerosine. Voor wat betreft de EU is die vrijstelling opgenomen in Richtlijn 92/81 inzake harmonisatie van de accijnsstructuur met betrekking tot minerale oliën. Op grond van die richtlijn moet onder andere de luchtvaartvrijstelling uiterlijk eind 1997 worden heroverwogen.

Zowel op het mondiale vlak (ICAO, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) als in EU-kader, streeft Nederland ernaar het draagvlak voor een kerosineheffing te vergroten. Het is niet te verwachten dat er in ICAO binnen afzienbare termijn een doorbraak is te verwachten die zal leiden tot een wereldwijde heffing. Ook binnen de EU moet geconstateerd worden dat veel lidstaten zeer kritisch staan tegenover een dergelijke heffing, mede vanwege de vrees dat hierdoor de concurrentiepositie van de EU-luchtvaartsector ten opzichte van de mondiale concurrentie zal worden aangetast. Desalniettemin wordt momenteel nagegaan of het mogelijk is bijvoorbeeld via de kaders van het klimaatverdrag, om te komen tot een gezamenlijk EU-optreden in de ICAO.

Bij de voorbereiding van het voorzitterschap is wederom gebleken dat veel landen kritisch staan tegenover dit onderwerp.

Een aantal lidstaten heeft wel geïndiceerd dat men een studie kan accepteren op dit terrein. Het voornemen is om onder ons voorzitterschap te komen tot een resolutie van de Raad waarin de Commissie wordt gevraagd een studie uit te voeren naar de gevolgen voor de concurrentiepositie van de EU luchtvaart en de juridische aspecten van een heffing in EU-kader.

Een nationale accijnsheffing op kerosine zou niet het beoogde substituerende effect opleveren en bovendien de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector onevenredig aantasten.

Ook omdat voor fiscale maatregelen in de EU-besluitvorming unanimititeit vereist is, kan nog niet de garantie worden gegeven dat een heffing op kerosine binnen afzienbare tijd te verwezenlijken is.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Wanneer kunnen we nu de nota Relus verwachten?

Ik heb reeds eerder aan de Kamer gemeld – zoals recentelijk bij de behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1997–2001 –, dat eerst de besluitvorming in het kabinet over nachtvluchten op Maastricht Aachen Airport moest worden afgerond.

Het is immers weinig zinvol om een nota aan de Kamer aan te bieden over de beëindiging van de financieel-bestuurlijke betrokkenheid van het Rijk bij de regionale luchthavens, als niet duidelijk is welke (rand)voorwaarden gelden voor een voldoende toekomstperspectief.
Nu dat besluit helder is, kan de nota Relus worden afgerond en, na een laatste, afrondende behandeling in het kabinet, naar mijn stellige overtuiging nog in januari 1997 aan de Kamer worden toegezonden.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Is het de bedoeling dat de chipkaart net als in België ook de prestaties van het openbaar vervoer zal registreren? Registratie van het aantal reizigerskilometers op een traject kan nuttig zijn met het oog op de doelmatigheid van het openbaar vervoer.

Het programma van eisen voor de chipkaart is nog niet vastgesteld. De

bekostigingsrelatie tussen de rijksoverheid en de decentrale overheden wordt waarschijnlijk gebaseerd op de opbrengsten van het openbaar vervoer. In die relatie is dus het registreren van opbrengsten voldoende. In principe kan dat met de chipkaart voor elke lijn en rit, mits met de kaart met in- en uitstappen wordt geregistreerd.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Zal deze kabinetsperiode nog worden besloten tot verdere accijnsverhoging, ook als onverhoopt een land als Duitsland ons niet volgt?

Het is het uitgangspunt van het Kabinet om te komen tot een accijnsverhoging van 25 cent per liter benzine. Gegeven alle aspecten die bij accijnsverhogingen voor de motorbrandstoffen spelen, heeft het kabinet uiteindelijk besloten de accijnsverhogingen te faseren. De eerste stap wordt gerealiseerd in juli 1997. In het kader van het belastingplan 1998 zal worden beslist over een tweede stap. De vraag of, en zo ja in welke mate een tweede stap zal worden gezet, zal worden beantwoord in het licht van het op dat moment in Duitsland en België voorgenomen of gerealiseerde beleid met betrekking tot de accijnzen.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Relatie klimaatnota en mobiliteitsbeleid.

Het is inderdaad juist dat reductie van de mobiliteit ook nodig is om de milieudoelen te realiseren. Dit is ook vastgesteld in de vervolgnota klimaatverandering, waarin is gesteld dat de CO₂ taakstelling voor het wegverkeer in 2010 volgens de meest recente prognoses niet zal worden gerealiseerd, zelfs niet wanneer in Europees verband vergaande afspraken kunnen worden gemaakt over zuiniger personenauto's.
In die nota is echter ook aangegeven dat het kabinet wil vasthouden aan deze taakstelling. Als onderdeel van in 1997 uit te voeren «Klimaatverkenningen» zal worden nagegaan waar en hoe eventueel aanvullend beleid kan worden vorm gegeven.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Rechtsgevoel van burgers wordt aangetast als de ene parkeerovertredding wel wordt bestraft en de andere niet.

Het gaat hier om een wezenlijk probleem van rechtshandhaving, dat zich overigens niet alleen in het verkeersrecht voordoet. Wat het verkeersrecht betreft komt dit soort vragen onder andere aan de orde in het IBO-onderzoek naar verkeershandhaving dat momenteel loopt en waarbij het Ministerie van Justitie nauw betrokken is. Daarbij wordt ook gekeken naar de handhaving van het parkeerbeleid. Dit onderzoek wordt in het voorjaar van 1997 afgerond. Wij komen hierover dus ongetwijfeld nog te spreken.

Vraag van de leden **Schutte** (GPV) en **Rosenmöller** (GroenLinks): Gelet op het grote belang van voorzieningen rond stations voor het verkeers- en vervoersbeleid zou het goed zijn als de minister in een afzonderlijke notitie eens aangaf hoe met inzet van middelen van rijk, gemeenten en openbaar vervoer het ideaal van intermodaal vervoer kan worden bevorderd. Is zij daartoe bereid?

Bij vele stations en halten hebben gemeenten, vervoerbedrijven en het rijk gezorgd voor voorzieningen gericht op bevordering van intermodaal ketenvervoer. Hierbij spelen faciliteiten ten behoeve van het voor- en natransport per fiets, per bus en per auto een belangrijke rol. Ik ben bereid dit ook in de toekomst te blijven stimuleren. Maar ik benadruk dat voor dit soort voorzieningen primair gemeenten en openbaar-vervoerbedrijven zelf verantwoordelijk zijn.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Transferia. Vergeet daarbij niet de categorie verkeersdeelnemers die per fiets in plaats van met de auto naar het station zou kunnen gaan. Klacht van gemeenten is dat door het kasritme van het Rijk fietsvoorzieningen vaak sluitpost worden.

Voor het eerste deel van deze vraag zou ik willen verwijzen naar mijn antwoord dat gegeven is op de vragen van de heer Stellingwerf en de heer Van den Berg. Wat betreft de klacht van gemeenten dat door het kasritme van het Rijk fietsvoorzieningen vaak sluitpost worden, ben ik van mening dat de afspraken die daarover in het convenant VERDI zijn gemaakt, glashelder zijn. De gemeenten kunnen de benodigde gelden ontfangen aan de GDU (Gebundelde

Doel Uitkering). De in dat kader beschikbare gelden zijn niet kleiner dan de bedragen die de afgelopen jaren ter beschikking stonden.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): Blijft de Praktijkrichtlijn Ladingresten Duwvaart, die minder lozingen toestaat dan het Scheepsafvalstoffenverdrag, van kracht?

Het Scheepsafvalstoffenverdrag, dat ik in september heb ondertekend, wordt in 1997 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Deze regelgeving geldt ook voor de duwvaart. Daarmee worden lozingen van meer stoffen toegestaan, dan in de huidige praktijkrichtlijnen is afgesproken. De meerwaarde van dit internationale verdrag is dat ook in de buurlanden voor de hele binnenvaart een stap voorwaarts wordt gezet.

Bovendien worden de verplichtingen van marktpartijen in regelgeving vastgelegd, waardoor deze beter nageleefd worden. In het verdrag wordt verder gewerkt aan voorschriften, zoals een ladingjournaal, om de handhaafbaarheid te verbeteren. Dat laatste is zeker een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waar illegale lozingen nauwelijks te voorkomen zijn.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): Liberalisatie binnenvaart bevordert het vervoer over de 80 km wegen.

Aan deze uitspraak ligt de veronderstelling ten grondslag dat als gevolg van de liberalisering in de binnenvaart de kleine schepen zullen verdwijnen en het vervoer over de weg zal toenemen.

Om twee redenen ben ik het met deze veronderstelling niet eens. In de eerste plaats omdat ik naast aandacht en geld voor de hoofdtransportassen meer accent heb gelegd op het onderliggende vaarwegennet. Denkt u maar aan de plannen voor de Fries-Groningse kanalen en voor de Brabantse kanalen. Dit maakt het mogelijk ook daar met grotere schepen te varen, dat is goedkoper en dat haalt vervoer van de weg naar het water. In de nota Transport in Balans kunt u dat terugvinden.

In de tweede plaats is er op dit moment weliswaar sprake van overcapaciteit, ook in de kleinere tonnageklassen, maar na sanering

blijft er voor de schepen die overblijven meer werk over. Ook wanneer als gevolg van de liberalisering de tarieven ten opzichte van de huidige wettelijk vastgestelde tarieven zouden dalen, betekent dat nieuwe kansen om vervoer van de weg naar het water te krijgen. Ik krijg veel signalen van verladers dat zij die overstap dan ook daadwerkelijk zullen maken.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): Wat gebeurt er per 1 januari met de categorie 3 BOS-gemeenten nu de decentralisatie is uitgesteld?

De wetswijziging inzake de decentralisatie van de bevoegdheden voor het interlokale openbaar vervoer is thans op 17 maart 1997 aan de orde. Dit impliceert dat de daarin begrepen formele titel voor de aanwijzing van de nieuwe BOV/BOS-structuur eerst na goedkeuring van het wetsvoorstel van kracht kan zijn. Tot die tijd zullen de huidige belanghebbende BOS-gemeenten in aanmerking blijven komen voor een rijksbijdrage in de exploitatiekorten van het lokaal openbaar vervoer.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): Is de Minister bereid tot wijziging van de Regeling Verkeerslichten met betrekking tot het oversteektempo?

In de regeling verkeerslichten worden normen gesteld met betrekking tot de minimale tijd die voetgangers moeten hebben om veilig te kunnen oversteken. Deze normen zijn gebaseerd op onderzoek naar verkeersgedrag, waarbij met verschillende categorieën verkeersdeelnemers rekening wordt gehouden. De wegbeheerders gebruiken deze normen voor het instellen van de verkeerslichten. Ik zie voorshands geen aanleiding deze regeling aan te passen.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): Is de minister bereid om onderzoek te doen naar het realiseren van de voorgeschreven sluitingsnormen van spoorwegovergangen?

Over dit antwoord kan ik kort zijn. Ja. De Rijksverkeersinspectie zal hiernaar in 1997 onderzoek doen.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): Er wordt aandacht gevraagd voor de sociale veiligheid van reizigers die

's nachts per trein reizen en het gesignaleerde gebrek aan klant-vriendelijkheid van NS.

Ten aanzien van de sociale veiligheid is de afgelopen jaren een additioneel bedrag van circa f 40 miljoen per jaar beschikbaar gesteld ten behoeve van een veiligheidsbeleid bij de openbaar vervoerbedrijven. Onderdeel van dit beleid is de aandacht voor het gevoel van veiligheid van reizigers die 's nachts reizen per trein. 1997 is het overgangsjaar waarin de verankering van het structureel veiligheidsbeleid moet plaatsvinden. Hiermee moet verbetering van het gevoel van sociale veiligheid een permanente aandacht krijgen. Voor wat betreft de klant-vriendelijkheid kan voorts in zijn algemeenheid opgemerkt worden dat de kwaliteit en service bij NS-Reizigers een constant aandachtsgedebied is. Kwaliteitsbewaking op dit terrein vindt bij Verkeer en Waterstaat plaats middels een nog te structureren overleg met NS en consumentenorganisaties inzake de bij het verzelfstandigingscontract afgesproken consumentenbescherming.

Opmerkingen bij het amendement op stuk nr. 5 van het lid **Van Heemst** (PvdA):
Strekking:

25 mln. extra, geleidelijk oplopend tot 50 mln, aanwenden voor verkeersveiligheid, op een apart te creëren begrotingsartikel op het Infraconds, in de vorm van weg-technische voorzieningen bij de gevaarlijkste baanvakken. Dekking door het project A50 Eindhoven-Oss verdrag uit te voeren.

Ik zou het amendement willen ontraden om de volgende redenen:
– Kleinere projecten in het kader van de aanpak van gevaarlijke wegvakken op het hoofdwegennet zijn opgenomen in het programma van de verbeteringswerken (zie blz. 18 Infraconds-begroting). Voorts worden ook wegtechnische voorzieningen meegenomen bij het onderhoud van de Rijkswegen.
– In het kader van de 1e investeringsimpuls in 1995 is een overeenkomst met de provincie Noord-Brabant gesloten ten behoeve van een versnelling van de uitvoering van de A50. In deze overeenkomst is afgesproken dat de regio f 30 mln zal bijdragen in de aanleg

van bovengenoemd wegvak, te betalen in 1996, 1997 en 1998. Aanvaarding van het amendement zou het project tot 2002 nagenoeg stilleggen.

– Bovendien is een deel van het project gefinancierd vanuit het FES. Deze FES-middelen mogen niet voor andere doelen aangewend worden.
– Het creëren van een apart begrotingsartikel is bij Rijkswegen onnodig, omdat verkeersveiligheidsvoorzieningen en -aanpassingen verdisconteerd zijn in de projectkosten van aanleg en onderhoud. Het amendement is derhalve overbodig ten aanzien van het doel ervan en bestuurlijk af te raden ten aanzien van de dekking. Noot Tweede Kamer Noot 10 december 1996 TK 36 36

Noot 3 (zie blz. 3044)

Interpellatievragen van het lid **M. B. Vos** (GroenLinks) aan de minister-president over zijn rol bij de besluitvorming over de HSL.

1
Hoe rijmt u de door u gekozen procedure rond de besluitvorming over de HSL met het volgende citaat uit de regeringsverklaring: «Dualisme houdt in dat parlement en regering in open overleg tot overeenstemming proberen te komen.»?

2
Bent u met mij van mening dat ook u gaandeweg deze regeerperiode er steeds minder in slaagt om van het dualisme een «kernpunt van onze benadering» (regeringsverklaring) te maken?

3
Kunt u zich vinden in de beeldspraak van de heer Wallage dat als de posities van de kamermeerderheid en het kabinet zich niet zouden wijzigen «er twee treinen zijn die op hetzelfde spoor tegen elkaar zouden knallen»?

4
Hebt u op enig moment in de discussie over de HSL met fractievoorzitters van (één van) de regeringspartijen het machtswoord gebruikt dan wel kenbaar gemaakt dat u dat machtswoord zal gaan gebruiken in het geval van een kameruitspraak ten gunste van de Bos-variant?

5
Zo ja, op welk moment en in welke bewoordingen?

6
Is het u bekend dat de heer Wallage van mening is dat als de meerderheid van de Kamer zou kiezen voor de Bos-variant, het kabinet dit niet zou uitvoeren; «Dan zou een kabinet gewoon ons uiteindelijk met een onaanvaardbaar hebben geconfronteerd.»?

7
Op welke wijze hebt u bijgedragen aan de totstandkoming van dit oordeel bij de heer Wallage?

8
Acht u deze gang van zaken niet een typisch voorbeeld van een monistische vorm van coalitiepolitiek, die in niets afwijkt van wat voorgaande kabinetten hebben laten zien?

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mede namens de staatssecretaris, op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Sociale Zaken en Werkgelegenheid voor 1997 (25000-XV)

Vraag: **De Jong** (CDA):
Vraagt welke inkomenspolitieke theorie het kabinet het meest aanspreekt (de uitgangspunten van Tinbergen spreken het CDA nog steeds aan).

De heer De Jong stelt de vraag of het inkomensbeleid van dit kabinet tendereerd naar de opvattingen van Tinbergen, naar de ruilrechtvaardigheid van Rawls of naar de gelijke kansen van Sen. Zelf bekent hij zich tot een voorkeur van Tinbergen. Het gaat hier naar mijn smaak niet zozeer om keuzen maar benaderingen die elk hun verdienst hebben. Rawls bekommert zich vooral over de criteria waarmee de resulterende inkomensverdeling moet worden beoordeeld. Sen kijkt niet zozeer naar de einduitkomst alswel naar de beginsituatie. Als iedereen over dezelfde uitgangssituatie beschikt – Sen spreekt van economische en sociale mogelijkheden – is dat ook een vorm van gelijkheid. Wat men met die mogelijkheden doet is dan primair een zaak van het individu. Het knappe van Tinbergen is dat hij in 1946, thans precies een halve eeuw terug, beide aspecten verbindt. Wat zegt Tinbergen, gelijkheid naar omstandigheden is “alleen maar mogelijk met die omstandigheden die we zelf kunnen kiezen”. Daarom moeten we ook op de resulterende inkomensverdeling letten. De benadering van Tinbergen spreekt ons erg aan: geeft mensen maximale kansen om zich te ontplooien op de arbeidsmarkt, maar let ook op de inkomenspositie van hen die nu eenmaal niet in staat zijn (ten volle) van deze mogelijkheden te profiteren. Dit is ook waar het kabinet voor staat: proberen zoveel mogelijk mensen op de arbeidsmarkt te laten participeren met behulp van bijvoorbeeld de 40.000 banen of de SPAK en tegelijkertijd zorgen voor

een verantwoorde inkomensontwikkeling voor diegene die (tijdelijk) niet aan het arbeidsproces deelnemen.

Vraag: **De Jong** (CDA):
Kan er een nieuwe notitie inkomensbeleid verschijnen?

In de periode 1985–1992 is met uitzondering van 1987 jaarlijks een inkomensnotitie verschenen. Met het oog op de onderlinge verwevenheid van het inkomens- en werkgelegenheidsbeleid is met ingang van 1994 besloten om de ontwikkelingen op deze en andere relevante terreinen van het ministerie van SZW in de “Sociale Nota” onder te brengen. In deze jaarlijkse Sociale Nota’s besteedt het kabinet aandacht van de algemene inkomensontwikkeling van huishoudens en aan de inkomensgevolgen van specifieke maatregelen; deze lijn zal worden voortgezet en daarmee wordt – naar ik aanneem – de zorg van de heer De Jong ondervangen. Uit het verschijnen van de notitie “De Arme kant van Nederland” en het eerste jaarrapport armoede en sociale uitsluiting blijkt bovendien dat de positie van de minder draagkrachtigen in onze samenleving hoog op de agenda van het kabinet staat.

Vraag **Rosenmöller** (GroenLinks) en **Van Middelkoop** (GPV):
Wilt u reactie geven op rapport-Nyfer inzake de koopkrachtontwikkeling van sociale minima.
Het inkomen is voor veel mensen een belangrijke zaak in hun leven. Vooral voor mensen met een laag inkomen. Het bepaalt vaak, in soms niet geringe mate, mede in hoeverre men aan het sociaal verkeer kan deelnemen. Vooral als sociale activiteiten geld kosten, zoals lidmaatschappen en toegangskaartjes, of anderszins uitgaven

vergen zoals telefoneren of reizen, kan het inkomensniveau een grote rol spelen. Nog ernstiger is het als vitale uitgaven voor huisvesting, voeding en kleding in het geding zijn. Bekend is dat in niet weinig gevallen onder met name de huishoudens die met een minimaal inkomen moeten rondkomen, zich hier problemen kunnen voordoen. Zo kan het hebben van een laag inkomen zich op vele wijzen uiten. Daarom is het van belang de ontwikkelingen goed te volgen, zowel het inkomen als de consequenties van dat inkomen.

Wat betreft het inkomen meten we veranderingen daarin in termen van koopkracht. Als het inkomen evenveel toeneemt als het tempo waarin de inkopen duurder wordt, blijft de koopkracht gelijk. Dit wordt gemeten met de zogenaamde koopkrachtplaatjes. Op deze koopkrachtberekeningen wordt veel kritiek geleverd. Die kritiek ontstaat omdat men er zich zo slecht in kan herkennen. Die kritiek is begrijpelijk. Het gaat om gemiddelden voor bepaalde inkomensgroepen. Maar omdat maar heel weinig huishoudsituaties precies gelijk zijn aan het standaardgeval, is de herkenbaarheid niet optimaal. Maar desondanks zijn de berekeningen maatgevend voor de verschillende inkomensgroepen.

Je zou het kunnen vergelijken met het inflatiepercentage. Als we zeggen dat de inflatie met 2,3% toeneemt, bedoelen we dat onze inkopen gemiddeld met 2,3% duurder zijn geworden. Maar intussen zijn er maar heel weinig goederen die precies 2,3% in prijs stijgen. Sommige worden wel 30% duurder, anderen dalen in prijs. En als iemand een auto koopt of zijn huishoudartikelen voordeliger weet aan te schaffen, hoeft zelfs het gemiddelde niet van toepassing te zijn. Toch heeft iedereen het gemakkelijk om van een enkel inflatiepercentage te spreken.

Maar met het koopkrachtcijfer hebben we meer moeite. Het hemd is nader dan de rok, dat is begrijpelijk genoeg. Maar dat wil nog niet zeggen dat koopkrachtcijfers niet juist of niet betrouwbaar zijn. Als men ermee genoeg neemt dat deze cijfers louter en alleen meten hoe het met de gemiddelde koopkracht voor onderscheiden

inkomensgroepen staat, is op het cijfer weinig aan te merken. Maar uitspraken of een inkomen voldoet aan bepaalde normen, of men wel of niet gemakkelijk mee kan rond komen en of het wel of niet tot armoede aanleiding geeft, kan men en mag men er niet op baseren. En dat is precies wat professor E. J. Bomhoff in zijn column in de NRC van 2 december jongstleden, "Minima steeds krapper bij kas" toch doet. Hij brengt op de uitkeringen allerlei uitgaven in mindering dat hij als "vaste" uitgaven aanmerkt: huur, gas, elektra, verzekeringen, telefoon, vervoer, studiekosten en abonnementen en eten en drinken. Als deze uitgaven zijn gedaan, kan het geld wat overblijft uitgegeven worden voor woningonderhoud, kleding, persoonlijke verzorging en onvoorziene uitgaven.

Deze volgorde van professor Bomhoff maakt een nogal willekeurige indruk: is kleding minder noodzakelijk dan abonnementen of vervoer? Voor sommige mensen zal dat zo zijn, maar ik denk dat voor veel mensen het toch eerder andersom zal zijn. Maar dit is van ondergeschikt belang. Waar het om gaat is de manier waarop professor Bomhoff de uitgaven die hij als "vast" aanmerkt, invult. Hij neemt daarvoor cijfers van het Nibud (Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting) en het CBS. Met behulp van deze gegevens blijkt dan dat in 1996 er voor de "niet-vaste" lasten f 400,- overblijft. Omdat dit bedrag in 1985 nog f 418 was, en de inflatie sedertdien dan nog moet worden verrekend, stelt professor Bomhoff dat de minima er 25% op achteruit zijn gegaan.

Professor Bomhoff ziet hierbij twee dingen over het hoofd.

Ten eerste impliceert de term "koopkrachtbehoud" helemaal niet dat het inkomen evenveel stijgt als spoort met de kosten van uitgaven die min of meer willekeurig zijn samengesteld uit ten dele de "voorbeeldbegrotingen" van het Nibud, ten dele de referentiebudgetten van het CBS. Koopkrachtbehoud wil alleen maar zeggen dat je in 1996 evenveel ruimte beschikbaar hebt om goederen en diensten te kunnen kopen als in 1985, niet meer maar ook niet minder.

Ten tweede is het niet juist om op de categorie van niet-vaste lasten de gemiddelde inflatie toe te passen. Als je eerst het inkomen vermindert met uitgaven die juist relatief sterk in prijs zijn gestegen en dan ook nog eens die prijsstijgingen via de inflatie op de andere uitgaven toepast, krijg je dubbeltellingen. Professor Bomhoff had voor het restant van f 400,- niet het inflatiepercentage moeten nemen maar een lager cijfer. Kleding bijvoorbeeld is volgens het CBS sinds 1985 niet duurder geworden, maar juist goedkoper. En de veronderstelling dat sociale minima f 2700,- per jaar aan openbaar vervoer uitgeven wordt niet gesteund door het onderzoek "Bestedingsmogelijkheden van lage inkomens 1980-1991", dat f 1.000,- lager uitkomt.

Gemiddeld genomen moet met de beschikbare gegevens worden vastgesteld dat er voor de sociale minima sprake is van koopkrachtbehoud. Ook de andere "grijze vlekken" die Bomhoff signaleert, zijn niet op zijn plaats. De veranderingen in de IHS (de individuele huursubsidie) hebben gemiddeld genomen de koopkrachtontwikkeling van de sociale minima per saldo niet benadeeld. Het niet meenemen ervan betekent dus geen vertekening. Hetzelfde geldt voor de lokale lasten: ook de ontwikkeling hierin komt, in tegenstelling tot wat professor Bomhoff zegt, volledig (maar natuurlijk wel gemiddeld) in het koopkrachtcijfer tot uitdrukking. Dat laatste neemt overigens niet weg dat de intussen gegroeide verschillen in gemeentelijke lasten aanmerkelijk kunnen zijn (variërend van f 554,- in Steenbergen tot f 1437 in Roden). Maar dat zegt nog onvoldoende over koopkrachtmutaties per huishouden.

Wat blijft is het feit dat de financiële situatie van mensen met sociale uitkeringen meestal verre van benijdenswaardig is. Terecht wijst professor Bomhoff op het steeds toenemende beslag dat een aantal uitgavenposten op het inkomen leggen. Woonlasten en de zogenaamde lokale lasten zijn daarvan een bekend voorbeeld. Deze stijgen sneller in prijs dan de inflatie. Maar daar moeten dan weer andere inkopen tegenover staan die minder in prijs zijn gestegen. Als dit laatste niet het geval was, zou immers het gemiddelde, zoals het CBS dat meet,

ook hoger liggen. En juist omdat er weer andere inkopen zijn die minder in prijs zijn gestegen, blijft er voldoende geld over om dat hogere aandeel van de woonlasten te betalen. Daarom ook wordt in de periode vanaf 1985 gesproken van koopkrachtbehoud, ondanks verschuiving in budgetaandelen. Het eerste probleem dat per saldo resteert is dit: anders dan vele andere Nederlanders hebben mensen met een minimuminkomen te maken gehad met een sterk stijgend budgetaandeel van vaak onontkoombare (woon)lasten. Daardoor hebben ze geen kans gezien hun budgetaandeel van kleding en voedsel te laten groeien hetgeen bij een dalende gemiddelde prijsontwikkeling tot een netto hogere welvaartsbeleving zou hebben geleid. Het is dan ook eenvoudiger bewijsvoering te leveren voor relatief gegroeide inkomensverschillen dan voor absoluut vrij besteedbare inkomens. Daarnaast blijft altijd onbevredigend de per definitie optredende discrepantie tussen gemiddelden en reëel voorkomende individuele ervaringen. Maar tot versimpeling van de gemiddelde feiten mogen die toch niet leiden.

Vraag: **Van Wingerden** (AOV) mede namens Unie 55+:
Koopkrachtcijfers SZW houden geen rekening met feitelijke bestedingen van de minima. De vrije bestedingsruimte moet verruimd worden. Te beginnen met Miljoenennota 1998 niet allen de koopkrachtcijfers op basis van het reëel beschikbare inkomen, maar ook volgens het reëel besteedbare inkomen presenteren.

– De cijfers over koopkrachtontwikkeling die het kabinet presenteert zijn gebaseerd op de algemeen geaccepteerde methode om de reële ontwikkeling van het inkomen (inclusief overhevelingstoeslag) na aftrek van sociale premies en belastingen en eventueel vermeerderd met kinderbijslag te meten;
– dit inkomen kunnen huishoudens naar eigen inzichten besteden;
– het presenteren van een "koopkrachtontwikkeling" waarin de uitgaven van huishoudens worden meegenomen zou betekenen dat het kabinet normatieve uitspraken doet over de wijze waarop huishoudens hun inkomen moeten besteden;

- bovendien moet bedacht worden dat bijvoorbeeld de netto uitkering voor de betrokken uitkeringsgerechtigden hetzelfde is waardoor dus de reële ontwikkeling van uitkeringsgerechtigden berekend kan worden, de ontwikkeling van de vaste lasten verschillen evenwel per uitkeringsgerechtigde zodat het technisch onmogelijk voor het kabinet is de door de heer Van Wingerden bedoelde inkomensontwikkeling te berekenen;
- gegeven de bovenstaande overwegingen acht het Kabinet de huidige presentatie van de koopkrachtontwikkeling in ieder geval nodig;
- een verdere kwalitatieve verdieping, die zo mogelijk beter inzicht geeft in van gemiddelde afwijkende mutaties kan daarnaast een belangrijke aanvullende betekenis hebben;
- in de Sociale Nota wordt van jaar tot jaar gepoogd tot een dergelijke verdieping te geraken; mede naar aanleiding van de nota "De andere kant van Nederland" zal deze benadering met voorrang worden geïntensiveerd.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA): In hoeverre is de minister tevreden over de uitkomsten van de Sociale raad van afgelopen maandag?

Bovengemiddeld tevreden met de resultaten van de Sociale Raad. De instelling van het ELMC is een belangrijk instrument bij de versteviging en verdieping van de Europese werkgelegenheidsstrategie. Het Single Report inzake werkgelegenheid is zowel door de Sociale Raad als de Ecofin Raad geaccordeerd en zal worden doorgezonden aan de Europese Raad van Dublin van 13 en 14 december a.s. Dit jaarlijkse rapport bevat zowel een analyse van de werkgelegenheids-situatie als aanbevelingen voor de toekomst. De geïntegreerde benadering van het werkgelegenheidsvraagstuk (naast monetaire stabiliteit is – in wisselwerking – sociaal-economische stabiliteit belangrijk) is een belangrijk uitgangspunt van het rapport. Bovendien is tijdens de Sociale raad de richtlijn naar aanleiding van het Barber-arrest aangenomen. Hiermee is weer een stap verder gezet op het terrein van gelijke kansen. Tenslotte is men het ook eens geworden over een resolutie inzake gelijke kansen

voor gehandicapten alsmede een resolutie over de rol van sociale beschermingsstelsels in de strijd tegen de werkloosheid.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Wat zijn de belangrijkste zaken op het terrein van dit departement die tijdens het EU-voorzitterschap geregeld zouden moeten worden?

Voor de inhoud van het Nederlands voorzitterschap op het terrein van SZW zou ik willen verwijzen naar de brief "Naar een werkend Europa", die ik op 27 november jl. aan de Kamer heb gestuurd. Naast continuering van lopende zaken in de Sociale Raad, zijn drie thema's op SZW-terrein prioritair:

- Werkgelegenheid en arbeidsmarkt;
- Economische relevantie van sociaal beleid;
- Gelijke kansen en arbeid.

Vraag: **Van der Stoel** (VVD): Zou in de komende nota over de armoedeval aandacht besteed kunnen worden aan de gedachte bij toenemend loon de ondersteuningsmaatregelen in de vorm van kortingen, kwijtschelding, huursubsidie e.d. in een glijdende schaal te laten afnemen?

Vraag: **Van der Vlies** (SGP): Wat is de relatie van de minister wat betreft het spanningsveld van een te gering verschil tussen lonen en uitkeringen?

De commissie Harmonisatie Inkomensafhankelijke Regelingen zal zich overeenkomstig haar taakopdracht bezig houden met twee hoofdzaken: Ten eerste de harmonisatie van de inkomensbegrip en voorts met de kwestie van de armoedeval in relatie tot de cumulatie van eigen bijdragen bijvoorbeeld ook op het niveau van het sociaal minimum. Het door de geachte afgevaardigden genoemde geringe verschil tussen lonen en uitkeringen is een belangrijke factor voor de armoedeval. Het ligt voor de hand dat een glijdende schaal voor de afbraak van subsidies e.d. als een van een oplossingen om cumulatie bij toenemend loonniveau te voorkomen daarbij de revue zal passeren. Overigens wijs ik er op dat dat op zichzelf een mogelijke cumulatie van eigen bijdragen op het minimumniveau niet verhindert.

Vraag: **Klein Molenkamp** (VVD): Welke positie had de Minister van SZW in het debat over Beek en HSL?

Bij de besluitvorming over infrastructurele projecten spelen de gevolgen van deze projecten voor de economische structuur en daarmee de werkgelegenheid een belangrijke rol, naast andere aspecten zoals de financiën en de gevolgen voor het milieu. Als lid van de Ministerraad én als Minister verantwoordelijk voor de werkgelegenheid is de Minister van SZW voluit betrokken bij de besluitvorming over Beek en HSL.

Vraag: **Klein Molekamp** (VVD): Het DIW-rapport is een slecht rapport, de analyse is niet sterk. Voorts heeft de g.a. te kennen gegeven het DIW-rapport minder nuttig te vinden omdat er sprake is van een wisseling van de werkloosheidsdefinitie voor ons land.

Alvorens het rapport te publiceren heeft het DIW, een vooraanstaand Duits economisch onderzoeksinstituut, het rapport verdedigd ten overstaan van een panel van internationaal gerenomeerde economen, deskundig op het terrein van arbeidsmarkt en internationale economische betrekkingen (een zogenaamde "peer review") onder voorzitterschap van Prof. Dr. H. de Haan uit Groningen. De aanwezige economen konden instemmen met de hoofdlijnen van het rapport. Waar de economen kritiek hadden is deze door het DIW in de tekst verwerkt. Het kabinet is van mening dat door de onderzoekers een zeer zorgvuldige procedure is gevolgd.

Tabel 2.1 van het DIW-rapport geeft voor een aantal landen de door de OESO gestandaardiseerde werkloosheidspercentages. Voor Nederland resulteert een daling van 12 procent in 1983 tot 6,5 procent in 1995. In een voetnoot wijst het DIW op een breuk in deze cijfers voor Nederland als gevolg van definitiewijzigingen. De genoemde werkloosheidscijfers komen overeen met de Economie Outlook 59 (tabel 22, blz. A25). Deze Outlook geeft evenwel ook werkloosheidspercentage zonder definitiebreuken. Hierbij daalt de werkloosheid in Nederland van 11 procent in 1983 tot 7,1 procent in 1995 (tabel 21, blz. A24). Deze cijfers moge duidelijk maken dat indien het DIW een

correctie zou hebben toegepast op de gestandaardiseerde werkloosheidspercentages van de OESO, de uitkomsten van de studie niet worden beïnvloed. Dit geldt met name de conclusie dat een aantal Europese landen met een tot de jaren negentig relatief lage werkloosheid (bijvoorbeeld Zweden) sindsdien te maken heeft gekregen met een verslechtering van de werkloosheidssituatie, terwijl deze in andere landen (het DIW noemt Nederland en het Verenigd Koninkrijk) is verbeterd.

Vraag: **De Jong** (CDA):

Bij de arbeidsmarktinstrumenten wordt ervan uitgegaan dat er voldoende banen beschikbaar zijn. Is dat zo? Zijn dergelijke effecten al zichtbaar als gevolg van de inzet van de vermindering lage lonen. (SPAK)?

De vermindering lage lonen (SPAK) beoogt via een verlaging van de loonkosten in het onderste segment juist de vraag naar arbeid te stimuleren en is daarmee een belangrijk element van het beleid gericht op vergroting van het aantal eenvoudige banen. Het kabinet heeft toegezegd binnen twee jaar de effecten van de vermindering lage lonen in kaart te brengen. Her is dus te vroeg om op dit moment een afgerond oordeel van de huidige afdrachtkortingen te vellen. Niettemin blijkt uit de eerste cijfers van de Belastingdienst dat het gebruik van de SPAK naar verwachting verloopt. Ook wordt in een onlangs verschenen onderzoeksrapport van het Economisch Instituut Tilburg, uitgevoerd in opdracht van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, aannemelijk gemaakt dat een dergelijke afdrachtkorting kan leiden tot een aanzienlijke vergroting van de werkgelegenheid. Dit rapport is reeds aan de Tweede Kamer aangeboden. Over het gebruik van de SPAK en over de verwachting over de effecten ervan is de Kamer bij de schriftelijk beantwoording van de vragen naar aanleiding van de Sociale Nota 1997 reeds nader geïnformeerd.

Vraag: **Rosenmöller** (GroenLinks): Volgens het SCP is de omvang van laagbetaald werk in de afgelopen twintig jaar niet gewijzigd en is die omvang ook voldoende als het gaat om de aansluiting van vraag en aanbod. Ook nu wordt in 40% van de

vacatures hooguit 115% WML geboden. Is het probleem daarmee niet vooral gelegen in het gegeven dat de vacatures niet naar de doelgroep gaan?

Het SCP definieert de onderkant in termen van lage lonen als het onderste kwart van het loongebouw. De bijbehorende loongrens uit 1977 74% van het gemiddelde loon. Deze grens is aangehouden als grens voor "de onderkant" zodat iedereen die in 1994 minder dan f 41.500 bruto per jaar verdiende, dat is 48% boven het WML, tot de onderkant behoort. Het SCP geeft aan dat het aantal voltijdse banen waarvoor je niet meer verdient dan dit bijgestelde bedrag ten opzichte van 1977 vrijwel constant is gebleven (1,1 miljoen banen).

In de afgelopen vijftien jaar is het bruto-minimumloon echter sterk achtergebleven bij de gemiddelde loonontwikkeling. Bovendien zijn in de laatste jaren de loonkosten op en rond het minimumloon verlaagd. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat het aantal werknemers op en vlak boven het minimumloon niet gestegen is. Ook het SCP constateert dat (blz. 40, Het onderste kwart). Het aantal banen tussen het huidige wettelijke minimumloon en het minimumloon dat zou zijn meegelopen met de gemiddelde lonen is in deze periode evenwel sterk toegenomen, zo blijkt uit CBS-onderzoek. Sinds 1983 is het aantal banen in dit segment met tenminste 320.000 personen gestegen.

De definitie van de onderkant als het aantal banen waarvoor geen of weinig opleiding vereist is, gaat voorbij aan de structuurverschuiving die zich voorgegaan heeft in de werkgelegenheid, een verschuiving waarover het SCP ook uitgebreid rapporteert. Juist aan de onderkant is veel traditionele voltijdse werkgelegenheid in bijvoorbeeld de industrie verdwenen. Daarvoor in de plaats is werkgelegenheid in de dienstensector gekomen. Die werkgelegenheid is samen te vatten met flexibel, tijdelijk en vaak voor een beperkt aantal uren. Bovendien wordt voor die werkgelegenheid vaak andere eisen gesteld dan opleidingsniveau sec, zoals goede sociale vaardigheden en een goede beheersing van de Nederlandse taal. Deze werkgelegenheid blijkt vaak

beter aan te sluiten bij de wensen en vaardigheden van andere groepen op de arbeidsmarkt dan van degenen die hun traditionele baan zijn kwijtgeraakt. Het formele opleidingsniveau is daarom niet de doorslaggevende reden dat zoveel vacatures aan de onderkant vervuld worden door hoger opgeleiden. Uit recent CBS-onderzoek blijkt dat opleidingsniveau inderdaad niet doorslaggevend is voor het niveau van het werk dat verricht kan worden: driekwart van de mensen met alleen basisonderwijs is werkzaam boven het opleidingsniveau.

De aard van de nieuwe werkgelegenheid (tijdelijk, flexibel) aan de onderkant maakt het overigens niet verbazingwekkend dat een relatief groot deel van het aantal vacatures onderkant-vacatures zijn. Niet het aantal vacatures is van belang, maar het absolute tekort aan banen aan de onderkant. Uit het voorgaande blijkt dat men zich niet moet blindstaren op het vermeende evenwicht tussen het aantal personen met een bepaalde opleiding en het aantal banen waarvoor zo'n opleiding vereist is.

Vraag: **Meijer** (groep-Nijpels): Zolang de ouderenbond nog niet zijn erkend als sociale partner, is de overheid min of meer verplicht de belangen van de oudere werknemer (tegen demotie) te beschermen.

Het voeren van overleg over arbeidsvoorwaarden ligt op de weg van sociale partners; dat zijn de werkgevers- en werknemersorganisaties. Die hebben trouwens ook niet zelden oudere leden in hun ledenbestand. Waar in breder kader sociaal economische vraagstukken aan de orde zijn in de SER, is de samenstelling ook breder. Waar wetgeving in het geding is, dient uiteraard ook de overheid te waken tegen niet-functionele leeftijdsdiscriminatie.

Vraag: **Meijer** (groep-Nijpels): Is de minister van SZW van plan om maatregelen te nemen om de koudwatervrees bij werkgevers voor oudere werknemers weg te nemen? **Van Wingerden** (AOV): Ons voorstel is om een bedrijfsintern ouderenbeleid verplicht te stellen voor bedrijven. Zij moeten dan aan de hand van een door de overheid vastgestelde checklist aangeven hoe

zij hun ouderenbeleid hebben ingevuld.

Om goed inzicht te krijgen in de mate waarin er sprake is van koudwatervrees bij werkgevers zal vanaf zaterdag 18 januari 1997 t/m 15 maart 1997 in opdracht van het ministerie van SZW een tijdelijk Meldpunt "werving en selectie" worden geopend. Bij dit meldpunt kunnen betrokkenen zelf klachten melden over onzorgvuldige, onbillijke of onjuiste behandeling. Daarbij zal ook worden nagegaan of deze mensen hun klacht bij de betreffende onderneming of een andere instantie, zoals de Commissie Gelijke Behandeling of de rechter hebben ingediend en wat het resultaat er van was.

Tevens wordt momenteel door de Arbeidsinspectie onderzoek gedaan naar de doorwerking van aanbevelingen van de Stichting van de Arbeid in cao's en bedrijfsregelingen.

De uitkomsten van dit tijdelijke meldpunt en het onderzoek van Arbeidsinspectie zullen volgend jaar ingebracht worden in een rondetafelconferentie met betrokken partijen. Indien de resultaten daar aanleiding toe geven zal worden gezien welke beleidsmatige consequenties hieruit getrokken zouden moeten worden. Tevens zal dan gekeken worden of het Meldpunt een structurele voorziening moet worden.

Daarnaast voert de Stichting van de Arbeid overleg over het thema ouderenbeleid. Onderdeel hiervan is het leeftijdsbewust personeelsbeleid. Op grond van de uitkomsten van het overleg van de Stichting van de Arbeid over het ouderenbeleid in het algemeen zal bezien worden of het noodzakelijk is dat de overheid maatregelen neemt in de voorwaardenscheppende sfeer ter bevordering van het leeftijdsbewust personeelsbeleid.

Vraag: **Bakker** (D66):

De Stichting van de Arbeid is gevraagd voor 1 oktober te adviseren over leeftijdsdiscriminatie, maar men is er geloof ik pas op die datum mee begonnen. Werkt het kabinet intussen verder aan de toegezegde wetgeving hierover. En hoe lang krijgt de Stichting de tijd? Meer in het algemeen wil ik de regering vragen om zich niet te

beperken tot deze wetgeving, maar meer in het algemeen een leeftijdsbeleid te ontwikkelen, niet alleen vanuit Sociale Zaken, maar breder, met betrokkenheid van WVS, OCW, Biza. Waarin ook verbanden worden gelegd, bijvoorbeeld moet leeftijdsdiscriminatie in de gezondheidszorg of in het kennisdebat.

Vraag: **Meijer** (groep-Nijpels):

Is de minister bereid het verbod leeftijdsdiscriminatie uit te breiden tot het gehele terrein van het arbeidsrecht.

De voorbereidingen van de wetgeving zijn inmiddels ter hand genomen.

In maart van dit jaar is het Rapport "Leeftijdsgrenzen in wet- en regelgeving" van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie ondermeer aan de Stichting voor de Arbeid gezonden voor commentaar. Dit rapport heeft zich primair gericht op het hanteren van leeftijdsriteria in wet- en regelgeving, maar is ook ingegaan op het hanteren van leeftijdsgrenzen in het maatschappelijk verkeer zonder dat dit uit wetgeving voortvloeit. Dit deel van het onderzoek heeft plaatsgevonden aan de hand van ter zake verschenen publikaties. Uit dit deel van het onderzoek bleek dat met name op het terrein van werving en selectie zich knelpunten voordoen. Het rapport geeft ook een overzicht van wetgeving terzake van ondermeer onderwijs, belastingen en defensie. In de particuliere sector is gekeken naar de gezondheidszorg en het bank- en verzekeringswezen. Het rapport is breed verspreid onder maatschappelijke organisaties. Na ommekomst van de commentaren uit het veld zal een kabinetsstantpunt terzake tot stand worden gebracht.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA):

Is de minister het ermee eens dat er specifiek beleid nodig is voor de (in)directe discriminatie van ouderen, vrouwen, gehandicapten, en langdurig werklozen, al dan niet van allochtone afkomst. Wat doet hij daar zelf aan, en wat in overleg met sociale partners.

In zijn algemeenheid ben ik het met mevrouw Van Nieuwenhoven eens dat voor directe en indirecte discriminatie van de door haar

genoemde groepen specifiek beleid nodig is.

In dit verband wil ik wijzen op de diverse wettelijke maatregelen die al zijn genomen om gelijke kansen op de arbeidsmarkt voor de verschillende groepen te bevorderen en om indirecte en directe discriminatie te bevorderen. Ik noem u: de Algemene Wet Gelijke Behandeling, de Wet Gelijke Behandeling mannen en vrouwen, artikel 1637j van het Burgelijke Wetboek, de Wet Bevordering Evenredige Arbeidsdeelname Allochtonen (WBEEA). Zoals bekend bereidt het kabinet wetgeving ter bestrijding van leeftijdsdiscriminatie bij werving en selectie voor. Verder beziet de regering, aan de hand van een aantal onderzoeken naar discriminatie op handicap, of naast alle maatregelen non-discriminatie wetgeving voor arbeidsgehandicapten nog noodzakelijk is en vooral ook of dit mogelijk is. Een standpunt daarover kunt u op korte termijn tegemoet zien.

Ik wil echter benadrukken dat non-discriminatie wetgeving alleen niet voldoende is om daadwerkelijke gelijkheid te realiseren. De inzet van andere instrumenten en van andere partijen, met name van sociale partners is daarbij noodzakelijk. Ik noem u enkele voorbeelden van recente ontwikkelingen:

- Ter verbetering van de positie van vrouwen en het vergroten van de mogelijkheden om betaalde arbeid en zorgtaken te combineren, zijn de afgelopen jaren door de overheid en door sociale partners veel spanningen geleverd.
- Sociale partners hebben in hun advies inzake de nota "Flexibiliteit en zekerheid" aangekondigd overleg te gaan voeren over de thema's ouderenbeleid en educatie.

Leeftijdsbewust personeelsbeleid maakt hier onderdeel van uit:

- In dit verband mag ook het ILO project "Discrimination against migrant workers and ethnic minorities in the world of work" niet ongenoemd blijven. Dit project beoogt een bijdrage te leveren aan de eliminatie van discriminatie en ongelijkheid zoals ondergaan door (im)migrante werknemers en ethnische minderheden in hun dagelijkse werk. In overleg met de sociale partners en met de ILO zal bezien worden welke vorm gegeven

kan worden aan een nationale conferentie in 1997 in het kader van fase vier van het ILO-project. Het project zal naar verwachting in 1998 afgesloten worden met een internationale conferentie.

– In het kader van het nieuwe minderhedenakkoord van de Stichting van de Arbeid hebben sociale partners onder meer aan cao-partijen aanbevolen om algemene gedragscodes op te stellen die beogen discriminatie op de arbeidsmarkt tegen te gaan.

(In)directe discriminatie van langdurig werklozen acht ik van een andere orde dan die van ouderen of allochtonen. Immers, langdurige werkloosheid is een resultante van het selectieproces op de arbeidsmarkt, terwijl leeftijd of etniciteit vaste gegevenheden zijn. Ik ben van mening dat langdurig werkloosheid als indicator voor de potentiële produktiviteit van iemand van beperkte waarde is. Het is voor een werkgever belangrijker te kijken naar wat een persoon kan, dan naar de duur van de werkloosheid. Een belangrijk instrument om de kansen van langdurig werklozen in het selectieproces te vergroten is het aanbieden van gesubsidieerde arbeid. Naast de andere instrumenten (zoals scholing, fiscale stimulanzen en ondersteuning door Arbeidsvoorziening) heeft dit als belangrijk voordeel dat het de oorzaak van de discriminatie aanpakt: langdurig werklozen kunnen op die manier solliciteren vanuit een baan. Zowel met de huidige werkgelegenheidsimpuls (o.a. 40.000 banen en EAU), als met het Wetsvoorstel Inschakeling Werkzoekende beoogt het kabinet o.a. langs deze weg (in)directie discriminatie tegen te gaan. Hetzelfde geldt voor de inspanningen die sociale partners in cao-verband plegen in de vorm van projecten en stimulanzen voor het in dienst nemen van langdurig werklozen.

Tot slot wil ik, ook in dit verband, nog wijzen op het Meldpunt werving en selectie dat op 18 januari 1997, in opdracht van SZW, van start zal gaan. De resultaten zullen worden ingebracht in een rondetafelconferentie in de loop van 1997. De resultaten van het meldpunt kunnen immers een stimulerende rol vervullen richting betrokken partijen om een maatschappelijk en sociaal verantwoord selectiebeleid te voeren

en klachtenbehandeling op te pakken.

Vraag: **De Jong** (CDA):
Wat is de reactie van de minister op het model dat de heer Klop van het Wetenschappelijk instituut van het CDA heeft geschetst als alternatief voor het kostwinnermodel en dat uitgaat van verzelfstandiging binnen relaties?

Ieder toekomstmodel waarin de betaalde arbeid en zorgarbeid gelijk verdeeld zijn over mannen en vrouwen en waarbij een deel van de taken wordt uitbesteed past binnen de doelstellingen van het kabinet. De heer Klop heeft een model voorgesteld waarin man en vrouw beiden 3 dagen werken, verschillende dagen wel te verstaan, waarbij de zaterdag als reguliere werkdag geldt en waarbij in het informele circuit kinderopvang moet worden gezocht voor die ene dag waarop beiden werken. Ik ga er van uit dat de heer Klop niet bedoeld heeft dat dit model als een uniform keurslijf opgelegd zou moeten worden. Maar als het bedoeld is als mogelijkheid dan wil ik erop wijzen dat het realiseren van zo'n model tussen partners in principe reeds tot de mogelijkheden behoort. De mogelijkheden om in deeltijd te werken zijn voorhanden en de Arbeidstijdenwet maakt werken op andere dan doordeweekse dagen mogelijk hoewel dat natuurlijk geen recht voor een individuele werknemer impliceert.

Vraag: **Bakker** (D66):
Wanneer kunnen we de nota "zorg voor economische zelfstandigheid", waarin een geïntegreerde aanpak van het emancipatiebeleid is aangekondigd, concreet verwachten. Kan de regering, desnoods daaraan voorafgaand, een reactie formuleren op de adviezen van SER en Emancipatieraad, zodat de discussie niet stil hoeft te liggen?

De nota Arbeid, Zorg en Economische Zelfstandigheid zal in 1997 worden uitgebracht. Het lijkt mij niet zinvol, juist met het oog op de geïntegreerde aspecten, om voorafgaand daaraan een of twee adviezen afzonderlijk te behandelen.

Vraag: **De Jong** (CDA):
Waarom is het concept loopbaanonderbreking zoals verwoord in de brief aan de Stichting van de Arbeid

van 21 mei 1996 zo beperkt? Waarom kan sabbatsverlof geen verlofdoel zijn en waarom is het niet mogelijk om meerdere keren kort loopbaanonderbreking op te nemen?

Het kabinet heeft bij het uitwerken van een loopbaanonderbrekingsregeling enkele randvoorwaarden opgesteld. Een daarvan is dat een financiële incentive alleen wordt overwogen ten behoeve van verlof dat wordt opgenomen om redenen van zorg en educatie. Met deze verlofdoelen wordt bijgedragen aan kabinetsdoelstellingen op het terrein van werkgelegenheid en emancipatie. Het kabinet is van mening dat de inzet van uitkeringsgelden uitsluitend te rechtvaardigen valt indien de verlofdoelen maatschappelijk relevante doelstellingen dienen zoals scholing en zorg.

In de notitie aan de Stichting van de Arbeid wordt opgemerkt dat het mogelijk moet zijn dat loopbaanonderbreking meerdere malen kan worden genomen. Een werknemer kan immers in verschillende fasen van zijn of haar leven behoefte hebben aan een langere periode vrij-af voor zorg of scholing.

In de notitie over loopbaanonderbreking is aangegeven dat het om verlof zal moeten gaan dat ten minste 2 maanden en ten hoogste 6 maanden duurt. Het minimum van 2 maanden is ingegeven door de notitie dat iedere verlofganger, indien hij in aanmerking wil komen voor een verlofvergoeding, vervangen zal moeten worden door een uitkeringsgerechtigde werkloze. Een periode korter dan 2 maanden is praktisch onverenigbaar met dit vervangingsmodel.

Voor kort verlof van een of enkele dagen bestaat reeds de mogelijkheid om een beroep te doen op wettelijke en in CAO's vastgelegde bepalingen inzake calamiteitenverlof.

Vraag: **Rosenmöller** (GroenLinks):
Wanneer komt de Wet op de Loopbaanonderbreking?
Bakker (D66):
Waar blijft de uitwerking van de notitie "Om de kwaliteit van arbeid en zorg"?

Ik ben in afwachting van het advies van de Stichting van de Arbeid. In mei jl. heb ik de Stichting gevraagd

om het kabinet te adviseren over een aantal onderdelen uit de nota "Om de kwaliteit van de Arbeid en Zorg. Investeren in verlof". De verlof-aspecten waar de heren Bakker en Rosenmöller op doelen maken daarvan deel uit. Men heeft mij verzekerd dat er binnen de Stichting op dit moment uitermate intensief overleg wordt gevoerd. Ik wil dat proefproces nog even afwachten en hoop binnenkort uitsluitel te krijgen. Vervolgens zal ik, mede gelet op de opvattingen van de Stichting, haast maken met het uitwerken van een concreet voorstel.

Vraag: **Van der Stoel (VVD)**:
Inkomensverschillen tussen mannen en vrouwen. Wil het kabinet een oordeel geven over de mogelijkheid dat klachten kunnen worden ingediend bij de Commissie gelijke behandeling (CGB), de CGB vervolgens de gegevens bij de werkgever moet kunnen natrekken, de CGB een bindende uitspraak moet kunnen doen, waarna indien de werkgever de uitspraak niet deelt, de weg naar de rechter open staat.

Inkomensverschillen tussen mannen en vrouwen blijkt een hardnekkig fenomeen, overigens niet alleen in Nederland maar ook elders. De Europese Commissie heeft in 1996 een gedragscode uitgebracht die concrete adviezen bevat voor de toepassing van het beginsel van gelijke beloning voor arbeid van gelijk werk. Een deel van het beloningsverschil tussen mannen en vrouwen is verklaarbaar, voor een deel zal daar naar gezocht moeten worden. Recent heeft het ministerie van SZW een brochure uitgebracht waarin is aangegeven hoe binnen een bedrijf (bijvoorbeeld de ondernemingsraad samen met de werkgever) de beloning van mannen en vrouwen kan worden onderzocht. (Gelijke beloning m/v; op de agenda van de ondernemingsraad). Mocht dat onderzoek leiden tot de vraag of bepaalde beloningsverschillen wettelijk zijn toegestaan dan kan de Commissie gelijke behandeling (CGB) om een oordeel worden gevraagd. Dat oordeel kan worden gevraagd door een werknemer die meent ongelijk beloond te worden, maar ook door (cao-partijen) die willen weten of in het beloningsstelsel bepaalde beloningsverschillen wettelijk zijn toegestaan.

De procedure die mevrouw Van de Stoel beschrijft om tot een oplossing van ongerechtvaardigde beloningsverschillen te komen komt in grote lijnen overeen met de procedure die mogelijk is op grond van de wetgeving gelijke behandeling van mannen en vrouwen bij de arbeid en de wet verbod op onderscheid naar arbeidsduur. In die wetgeving is een rol toegekend aan de Commissie gelijke behandeling, de taken en bevoegdheden van deze Commissie zijn omschreven in de Algemene wet gelijke behandeling. Ingeval van een vermoeden van discriminatie in de beloning (naar geslacht of naar arbeidsduur) kan de werknemer de CGB om een oordeel vragen. De CGB heeft de bij haar taak behorende bevoegdheden. Zo zijn partijen, waaronder de werkgever, wettelijk verplicht de CGB de informatie te geven waar zij om vraagt, en kan de CGB zich bij haar onderzoek laten bijstaan door ambtenaren, bijvoorbeeld door de functiewaarderingsdeskundigen van de Arbeidsinspectie.

Het oordeel dat de CGB uitspreekt is niet bindend. Niettemin wijst de praktijk uit dat aan het oordeel grote waarde wordt gehecht, het artikel in Opzij waar mevrouw Van der Stoel in haar vraag naar verwijst, meldt dat volgens de CGB het merendeel van de oordelen uitloopt op een schikking tussen werkgever en werknemer. Anders dan de vraagsteller suggereert is een werknemer niet verplicht om eerst de CGB om een oordeel te vragen alvorens eventueel de kwestie aan de rechter voor te leggen. Het staat partijen vrij om de rechter direct om een oordeel te vragen. Het (internationaal vastgelegde) recht van burgers op toegang tot de onafhankelijke rechter is derhalve gewaarborgd. Bij de behandeling van de Algemene wet gelijke behandeling in de Tweede Kamer is daarop ingegaan.

Vraag: **Bakker (D66)**:
Alom op te tekenen klacht is dat de rechtspositie bij de overheid nog zo rigide is. Vandaar wachtgeldproblemen bij Onderwijs, overheidsloket om vier uur dicht, dure gouden handdrukken en een politie die bij voorkeur niet werkt in de nacht. Vraag aan de minister om samen met minister Dijkstal inventarisatie te gaan maken, zodat we weten waar

we het over hebben en of het hier en daar niet wat flexibeler kan.

De heer Bakker verwijst in zijn betoog naar de marktsector. Daar is, zegt hij, sprake van belangrijke innovaties, bijvoorbeeld meer flexibiliteit in werktijden en pensioering. Ik signaleer dat ook bij de overheid ontwikkelingen gaande zijn. Zo komt per 1 april a.s. de VUT-regeling bij de overheid te vervallen en komt in plaats daarvan een regeling voor flexibele pensioering. Dit geldt voor de gehele overheid. Het bepalen van openingstijden, inzet van personeel e.d. zijn allereerst zaken van bedrijfsvoering, waarvoor de verantwoordelijkheid ligt bij de betreffende overheidsinstanties. De regeling van arbeidsvoorwaarden heeft daarmee te maken. Daarom is het een goede zaak dat de verantwoordelijkheid voor de arbeidsvoorwaarden bij de overheid gedecentraliseerd is. De verantwoordelijkheid voor bedrijfsvoering en arbeidsvoorwaarden ligt daarmee in een en dezelfde hand. De betreffende overheidsinstantie is daarop aan te spreken (hetzij de betrokken minister (onderwijs, politie, defensie) hetzij andere overheden (provincies, gemeenten).

Vraag: **Van Middelkoop (GPV)**:
Hoe is in het najaarsoverleg gesproken over de positie van oudere werknemers op de arbeidsmarkt?

Zoals ik in mijn brief van 4 december jl. heb aangegeven, heeft het kabinet in het najaarsoverleg aandacht gevraagd voor de toenemende vergrijzing. Met sociale partners is overeengekomen in 1997 de verschillende aspecten van het ouderenbeleid in relatie tot de arbeidsmarkt in hun onderlinge samenhang te bespreken.

Vraag: **Meijer (Groep-Nijpels)**:
Gevraagd wordt om bij de voorlichting over de bijzondere bijstand extra aandacht te schenken aan 65-plussers: Is de minister bereid te bevorderen dat gemeenten ouderen actief en individueel benaderen met voorlichting over de bijzondere bijstand?

Naar aanleiding van de Armoedenota heeft de werkgroep van gemeentelijke voorlichters onder leiding van

SZW een voorlichtingstraining ontwikkeld dat zich leent voor een doelgerichte aanpak. Dit stramien is mede in overleg met de ouderenbonden ontwikkeld. Het inschakelen van intermediairs zoals ondermeer de ouderenbond wordt daarin aanbevolen. Dit voorlichtingsstramien wordt in regionale bijeenkomsten uitgedragen. Daarnaast hebben de ouderenbonden mij onlangs een plan voorgelegd voor een meer actieve benadering van ouderen ten behoeve van het gebruik van bijzondere bijstand en WVG. Ik ben voornemens dit plan te ondersteunen.

Vraag: **De Jong** (CDA):

Verzoekt versoepeling sollicitatieplicht voor alleenstaande vrouwen met kinderen ook als de kinderen de leeftijd van 5 jaar hebben overschreden.

Tijdens het debat over het Armoedebeleid van 20 november jl. heb ik met betrekking tot de sollicitatieplicht van alleenstaande ouders met kinderen van 5 jaar en ouder uiteengezet dat – in afwijking van hetgeen generiek is bepaald voor alleenstaande ouders met kinderen tot 5 jaar – steeds de vraag gesteld moet worden of de betrokken ouder ook daadwerkelijk beschikbaar is voor werk. Dit uitgangspunt – het beginsel van de sollicitatieplicht – is van groot belang, omdat ook bij alleenstaande ouders gezien moet worden of er mogelijkheden zijn om arbeid te aanvaarden en zo mogelijk voorkomen moet worden dat deze groep op voorhand langdurig buiten de arbeidsmarkt wordt geplaatst. De beoordeling van de vraag of een sollicitatieplicht gelet op de thuissituatie kan worden opgelegd moet nadrukkelijk geschieden onder de randvoorwaarde dat arbeid en zorg op een fatsoenlijke wijze met elkaar te combineren zijn, waarbij gemeenten ondersteuning kunnen bieden door bijvoorbeeld het aanbieden van kinderopvang. Gemeenten zullen ten aanzien van deze groep steeds per individueel geval moeten beoordelen wat redelijk is. Indien de uitkomst van de beoordeling zal zijn dat geen combinatie tussen zorgtaken en arbeid mogelijk is, kan een tijdelijke ontheffing van de sollicitatieplicht worden verleend. Gelet op de mogelijkheden die gemeenten op grond van de wet

hebben om tot individueel maatwerk te komen, acht ik een verdere versoepeling van het wettelijke regime thans niet nodig.

Vraag: **De Jong** (CDA):

De heer de Jong geeft in zijn bijdrage aan dat gemeenten in staat gesteld moeten worden juist voor de D-categorie voortrajecten op te zetten, opdat deze categorie weer arbeidsmarkt-relevant wordt. Dit soort projecten komen vaak voor uit vrijwilligersinitiatieven. Voor deze projecten moeten uitkeringsgelden ingezet worden, door mensen met behoud van uitkering te laten meewerken en zo weer arbeidsritme op te doen.

Binnen de kaders van de Abw mag de gemeente bijstandsgerechtigde toestaan om met behoud van uitkering onbeloofde activiteiten te verrichten. Zolang voldaan wordt aan de verplichtingen die de Abw aan het ontvangen van een uitkering verbindt en deelname aan deze activiteiten niet belemmerend is voor de bevordering van de zelfstandige bestaansvoorziening is daar niets op tegen.

Daarnaast is in de Abw een experimenteerartikel (sociale activering) opgenomen. Dit artikel geeft gemeenten die daar toestemming voor hebben gekregen de mogelijkheid om structurele projecten op te zetten waarbinnen bijstandsgerechtigde uit de D-categorie met behoud van uitkering maatschappelijk nuttige activiteiten verrichten. Gemeenten die een bijstandsexperiment hebben aangevraagd kunnen afwijken van een aantal bepalingen in de bijstandswet. Zo kunnen zij bijvoorbeeld, indien het experiment daar in voorziet, deelnemers aan vrijwilligersprojecten (tijdelijk) vrijstellen van de sollicitatieverplichtingen en een premie verstrekken die niet op de uitkering gekort hoeft te worden. Met de Wiw wordt gemeenten de mogelijkheid geboden om een breed scala van instrumenten in te zetten om mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt toe te leiden naar arbeid. Deze instrumenten reiken van het bieden van werkervaringsplaatsen en detachingsplaatsen tot het aanbieden van scholing en activiteiten gericht op sociale activering. Voortrajecten kunnen ook binnen het kader van deze wet

passen. Op grond van de voorgenoemen wet stellen gemeente bij verordening regels vast waaraan moet worden voldaan t.a.v. subsidieverstrekking aan of ten behoeve van personen.

Vraag: **Van Middelkoop** (GPV):

Wat vindt de minister van de suggestie van de VNG om de inspanningsverplichting van 380 mln te schrappen nu door het dalend beroep op de bijstand de feitelijke uitgaven reeds 1 miljard lager liggen dan begroot (Van Middelkoop, GPV).

In het bijstandsakkoord met de VNG is neergelegd dat de vereenvoudigde normensystematiek van de bijstand tot een daling van het onterecht beroep op bijstand (bijstandsakkoord: "ruis in de bijstand") moet leiden. Hierdoor kan een besparing oplopend tot 380 mln. worden bereikt.

Ik ben op dit moment in overleg met de VNG over de inspanningsverplichting van 380 mln. en de wijze waarop de effecten van de nieuwe normensystematiek op de bijstand-uitgaven kunnen worden gevolgd. Zodra hierover meer duidelijkheid is zal ik de Tweede Kamer informeren.

Vraag: **Van Dijke** (RPF):

Hoe reëel is het bedrag van f 150 mln dat de gemeenten volgens de VNG tekort komen voor een adequate invoering van de VNG? Wat vindt de minister van de suggestie om de dalende uitgaven aan bijstand deels in te zetten om dit gat te dichten? (Van Dijke, RPF)

In het bestuurlijk overleg met de VNG is afgesproken dat een contra-expertise zal worden verricht naar de bevinding van de VNG dat de invoeringskosten 150 mln meer bedragen dan de aan gemeente toegekende 50 mln. De resultaten van de contra-expertise zijn in januari bekend. Op grond van deze resultaten zal het kabinet – na bestuurlijk overleg met de VNG – een besluit nemen of, en zo ja, tot welk bedrag, extra geld ter beschikking zal worden gesteld aan gemeenten. De vraag welk bedrag aan de gemeenten ter beschikking moet worden gesteld voor uitvoeringskosten moet worden beantwoord aan de hand van een zo goed mogelijk inzicht in de kosten die gemeenten daarvoor redelijkerwijs nodig

hebben. Daarvoor dient onder meer genoemde contra-expertise. De kosten benodigd voor enerzijds de uitvoering van de wet door de gemeenten en anderzijds de financiering van de uitkeringslasten zijn op zichzelf geheel verschillende kosten. Koppeling van beide soorten kosten ligt niet voor de hand.

Vraag: **Meijer** (groep Nijpels): Vraagt of de minister bereid is om langdurig werkloze vrijwilligers te ontheffen van de sollicitatieverplichting.

Onder bepaalde omstandigheden kunnen langdurig werklozen die vrijwilligerswerk verrichten vrijgesteld worden van de sollicitatieverplichting. Op grond van artikel 107 kunnen bijstandsgerechtigden op grond van sociale en medische redenen van de sollicitatieverplichting vrijgesteld worden. Daarnaast is in de nAbw een experimentartikel opgenomen. Dit artikel geeft gemeenten de mogelijkheid om langdurig werklozen die ver van de arbeidsmarkt afstaan en die vrijwilligerswerk of anderszins maatschappelijk nuttige activiteiten verrichten bij wijze van experiment vrij te stellen van de sollicitatieverplichtingen. Het moet dan wel gaan om personen voor wie de andere arbeidsmarktinstrumenten geen mogelijkheid bieden om uit te stromen naar een betaalde baan. Bedoeling van dit experiment is te onderzoeken of onder andere ontheffing van de sollicitatieverplichting bijdraagt tot een meer activerende bijstandswet. Ontheffing van de sollicitatieverplichting van langdurig werkloze vrijwilligers in algemene zin niet voor de hand omdat daarmee spanning zou ontstaan met het algemene uitstroom- en activeringsbeleid. Langdurige werkloosheid houdt niet automatisch in dat men niet in staat zou zijn om uit te stromen naar betaald werk.

Vraag: **De Jong** (CDA), **Meijer** (Groep Nijpels): Bij veel gemeenten blijft geld voor de bijzondere bijstand ongebruikt. Er zijn ook gemeenten die grote bedragen uit de begroting bijleggen voor de bijzondere bijstand. Wat is de minister van plan?

De Tweede Kamer heeft op 28 november jl. het wetsvoorstel tot

wijziging van de Abw in verband met bestrijding van armoede aanvaard. Op grond van dit wetsvoorstel krijgen gemeenten meer beleidsruimte om bijzondere bijstand te verstrekken in de vorm van:
– de bevoegdheid om bijzondere bijstand categoriaal te verstrekken;
– meer ruimte om bijzondere bijstand te verstrekken voor kosten die niet door een voorliggende voorziening worden vergoed. Ik verwacht dat van dit wetsvoorstel een impuls zal uitgaan op de verlening van bijzondere bijstand. Immers, hoewel er een aantal gemeenten is dat meer geld aan bijzondere bijstand uitgeeft, is er over het geheel van de bijzondere-bijstandsuitgaven nog altijd sprake van een onderuitputting. De ontwikkelingen in het gemeentelijk beleid zullen nauwlettend worden gevolgd door middel van een monitor bijzondere bijstand die moniteert in overleg met de VNG wordt ontwikkeld. Bij de ontwikkeling van deze monitor moet echter nog een aantal lastige vragen worden opgelost omdat bijzondere bijstandsgelden niet zijn geormerkt. Op basis daarvan zal worden bezien of het nodig is aanvullende voorzieningen te treffen voor gemeenten die meer uitgeven aan bijzondere bijstand. De uitkomsten van de bijzondere bijstandsmonitor zullen worden besproken in het reguliere overleg met de VNG.

Vraag: **De Jong** (CDA): Voorgesteld wordt om te onderzoeken in hoeverre in wijken in de grote steden zich een "ondergrondse" economie bevindt, die soepel functioneert en wellicht "boven water" kan worden gebracht. Is het mogelijk in de volgende (armoede)-rapportage aan dit aspect aandacht te besteden?

In het kader van het Grote stedenbeleid zijn door de grote steden actieplannen "economie en werk" ontwikkeld voor wijken waar zich een cumulatie van problemen voordoet. Deze plannen richten zich mede op vormen van "ondergrondse" economieën noemt. Doel is onder meer de economische bedrijvigheid in het midden- en kleinbedrijf te stimuleren. Verder heeft de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken op 4 december toegezegd om in elk van de 4 grote steden een zogenoemde "kansenzone" te starten. Doel van deze «kansenzones» is om door een soepel gebruik van regelgeving de bedrijvigheid in de kansarme wijken te stimuleren.

In de komende jaarrapporten in het kader van de armoedemonitor zal mede aandacht worden besteed aan de in de vraag bedoelde dimensie van het armoede- en participatievraagstuk.

Vraag: **Van Middelkoop** (GPV): Waarom geeft de Minister niet echt thuis als collega Van Dijke en ik hem vragen alles aan te grijpen, dus ook particuliere initiatieven, om schuldhulpverlening meer te stimuleren?

Vraag: **Van Dijke** (RPF): Verzoek om een reactie op de suggestie om tot kwaliteitswaarborging van private, non profit organisaties te komen en een reactie op de stellingname dat mensen vrij zouden moeten zijn in de keuze van de organisatie bij de sanering van de schuld en het eventueel budgetbeheer.

Ik heb in overleg met de in deze eerstverantwoordelijke portefeuillehouder (de staatssecretaris van Economische Zaken) serieus bezien welke feiten en mogelijkheden zich op dit punt aandienen. In het kader van het armoedebeleid heeft het kabinet diverse stappen gezet, om de schuldhulpverlening te stimuleren. Dit betreft o.m. experimenten met diverse organisatievormen van schuldhulpverlening. Door een beleid gericht op het voorkomen van schulden, en door middel van een vroegtijdige integrale schuldhulpverlening, kan effectiever hulp worden geboden. Zie kabinetsreactie op het advies van de commissie Schuldenproblematiek (nov. '94) en de Armoedenota. Volgens de Economische Controledienst is onder het mom van sociale schuldhulpverlening een aanmerkelijk aantal malafide instellingen en beunhazen werkzaam. Er blijken bedrijven te zijn, die het met de wet niet zo nauw nemen en waar sprake is van misstanden, ten koste van de cliënt die toch al in een kwetsbare financiële positie verkeert. Het blijkt dat de (enkele) particuliere bedrijven die wel op een goede en zorgvuldige wijze schuldbemiddeling verrichten, veelal bedrijven zijn die een contract hebben gesloten met

een gemeente, waarbij de gemeente een bijdrage geeft voor de schuldbemiddeling. Deze bedrijven voldoen ook aan de Wet op het

Consumentenkrediet (WCK), omdat zij geen bedrag in rekening brengen bij de klant voor de kosten van de schuldbemiddeling. Het is overigens in het algemeen nog de vraag of particuliere bedrijven beter in staat zijn schuldenproblemen op te lossen dan overheidsinstellingen. Uit cijfers van de NVVK blijkt dat onvoldoende aflossingscapaciteit een belangrijke reden is dat minder mensen met een schuldregeling kunnen worden geholpen. Aangezien de particuliere schuldhulpverlening veelal kosten in rekening brengt, is de aflossingscapaciteit in die situatie nog kleiner. Gezien de extra mogelijkheden die het wetsvoorstel Schuldsanering natuurlijke personen biedt ten opzichte van "mannelijke" saneringen, staat de invoering van dit wetsvoorstel voorop. Voor wat betreft de kwaliteitswaarborging: de beste waarborg is er in gelegen als particuliere bedrijven opereren in opdracht van gemeenten. Het afsluiten van een contract tussen een gemeente en een particulier bedrijf, kan geacht worden voldoende garanties te bieden voor de kwaliteiten van private ondernemingen. De lokale politiek is dan immers rechtstreeks aanspreekbaar op de in de schuldhulp geleverde prestaties. Voor wat betreft de keuze van de schuldhulpverleningsorganisatie zijn in een gemeente diverse organisaties aanwezig die schuldhulp verlenen (kredietbanken, gsd, maatschappelijk werk). Afhankelijk van de in een gemeente tussen deze organisaties gemaakte werkafspraken, kan een schuldenaar een vrije keuze maken tussen deze organisaties. Ook hier geldt dat kwaliteitsborging voorop dient te staan, juist vanwege de kwetsbaarheid van de groep.

Vraag: **Van der Stoel** (VVD):

1. Gaarne het oordeel van de minister over het plan van Nederweert om minima van boven de 51 jaar met een huisdier gratis naar de dierenarts te laten gaan.
2. Gevraagd wordt om onder zekere voorwaarden aanschaf van werkmateriaal te vergoeden teneinde uitstroom uit de bijzondere bijstand te vergoeden.

Ad.1.

In de Armoedenota is aangekondigd dat gemeenten meer beleidsruimte zullen krijgen voor inkomensondersteuning.

De wijziging van de Abw waarin de bevoegdheid van gemeenten om bijzondere bijstand categoriaal te verstrekken wordt geregeld is op 28 november jl. door een meerderheid van de Tweede Kamer aanvaard. In een circulaire van 6 juni 1996 is aangegeven onder welke randvoorwaarden gemeenten tegemoetkomingen kunnen verstrekken aan groepen burgers die met specifieke kosten worden geconfronteerd. Zolang gemeenten binnen de randvoorwaarden blijven die in het wetsvoorstel en in de circulaire worden gesteld, is er geen reden tot ongerustheid dat het inkomensbeleid wordt doorkruist. Het rijkstoezicht beperkt zich tot de beoordeling of categoriale vormen van gemeentelijk inkomensondersteuningsbeleid voldoen aan de in de circulaire genoemde randvoorwaarden en strekt zich niet uit over de nadere invulling door gemeenten.

Ad.2.

Sociale diensten beschikken over diverse instrumenten om de uitstroom uit de bijstand te bevorderen. Eén van de instrumenten in de financiële sfeer is het gemeentelijk incentive-beleid. Gemeenten kunnen bij uitstroom uit de bijstand een premie toekennen van maximaal f 3300 op jaarbasis. Voor zover uit hoofde van andere regelingen (onder andere de werkgever, fiscale maatregelen) geen vergoeding plaatsvindt voor werkmateriaal (bijvoorbeeld dienstkleding) staat het gemeenten vrij om daarvoor bijzondere bijstand te verstrekken.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Heeft de minister bemoeienis met de oprichting van de Stichting "De Bundeling"? Wie benoemt het bestuur?

Ik heb de projectgroep Vernieuwing emancipatie-ondersteuningsstructuur gevraagd nog een maand in functie te blijven en mij te adviseren over een stappenplan dat moet leiden tot de oprichting van een nieuwe organisatie per 1-1-1998. Zonder in detail te kunnen treden kan ik U melden dat de Stichting een zelfstandige stichting zal zijn met een

vergelijkbare status als de huidige stichtingen. In elke fase van het oprichtingsproces (de fases zijn: opstellen beleidsprogramma, opstellen organisatie- en personeelsplan, en implementatie) zal er periodiek op hoofdlijnen terugkoppeling naar mij plaatsvinden. De Stichting zal worden opgericht door het Bestuur van de Stichting in oprichting. Dit bestuur wordt op basis van een inhoudelijk profiel aangezocht. Daarover zal in het stappenplan een procedure worden afgesproken.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA):

Wordt er gewerkt met een werkplan waarop subsidie verstrekt wordt? Wordt per taak subsidie verstrekt of wordt er een totaal-budget aan subsidie verstrekt? Is de omvang van de subsidie nu al bekend? Wordt het gehele budget van de ER naar De Bundeling overgebracht? Is al bekend wat de omvang van de aanvullende middelen ter dekking van de implementatiekosten voor 1997 zullen zijn en is de Minister bereid die middelen te verstrekken?

De Stichting zal een beleidsprogramma opstellen en conform de huidige subsidievoorwaarden zal er jaarlijks een werkprogramma aan mij worden voorgelegd. De voorlopige budgetruimte zal ik binnenkort vaststellen. Uitgangspunt daarbij zijn de huidige budgetten van de betrokken organisaties en het geleidelijk vrijkomende budget van de Emancipatieraad. Omdat de huidige organisaties klein van omvang zijn, is dit proces een relatief zeer zware belasting voor deze organisaties. Zij zullen soms extra capaciteit moeten inhuren om naast het reguliere werk volwaardig aan de opbouw van de nieuwe organisatie te kunnen meewerken. Ik zal de organisaties vragen voor deze implementatiekosten een begroting in te dienen. Vervolgens zal ik bezien of er mogelijkheden zijn deze kosten te financieren.

Vraag: **Van der Stoel** (VVD):

Merkt op de "de Bundeling" geen doel op zich moet worden, maar faciliterend zal moeten zijn.

De Bundeling zal een faciliterend karakter krijgen. Deze output-gerichte organisatie zal zich moeten waarmaken in de komende jaren.

Enerzijds zal ze het brede emancipatieveld moeten faciliteren/ ondersteunen, anderzijds zal ze door middel van haar expertise haar meerwaarde ook moeten bewijzen richting overheid, bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties. Deskundigheidsbevordering zou daarbij naar mijn mening een belangrijke activiteit in de komende jaren kunnen worden. In 1997 zal in drie fasen een beleidsprogramma, een organisatieplan en een personeelsplan worden opgesteld en geïmplementeerd door de nieuwe organisatie. Ik zal erop toezien dat conform het aan mij uitgebrachte advies de ondersteunende en expertise taak beide tot hun recht komen.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Heeft er een evaluatie plaatsgevonden van de Provinciale en Stedelijke Emancipatiebureau's?

De Provinciale en Stedelijke Emancipatiebureau's zijn niet geëvalueerd. Overigens ben ik van mening dat deze lokale expertise bureaus een belangrijke rol vervullen bij de ondersteuning van het decentraal uitgevoerde beleid, bijvoorbeeld op het terrein van "arbeid, zorg en inkomen". De bureaus maakten ook deel uit van de klankbordgroep EOS. Daarmee heb ik al tot uitdrukking gebracht dat ik grote waarde hecht aan deze bureaus ook bij de verdere vormgeving van de emancipatie-ondersteuningsstructuur.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Heeft de Minister de indruk dat deze koepels dan wel via DCE ofwel andere departementen de komende jaren gesubsidieerd zullen worden?

De koepelorganisaties blijven in principe de verantwoordelijkheid van de betrokken departementen. Die zijn dan ook verantwoordelijk voor de financiering van deze organisaties. Via mijn budget subsidieer ik momenteel één koepelorganisatie: de Vrouwen Alliantie. Ik ben voornemens de subsidierelatie met hen voort te zetten. TIYE ontvangt momenteel geen subsidie. Het Vrouwenberaad Ontwikkelingssamenwerking ontvangt nog enkele jaren subsidie van collega Pronk. De NVR ontvangt subsidie van VWS. Deze zomer zal ik een nota naar de Kamer sturen waarin ik de nota

Emancipatieondersteuningsbeleid (Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 21 361, nr. 1) actualiseer en nader uiteen zal zetten welke organisaties er door mijn departement gefinancierd zullen worden en wat overigens de subsidiecreteria voor activiteiten zijn.

Vraag: **Bakker** (D66): Welke activiteiten zijn er uitgevoerd van het Werkprogramma zoals opgenomen in Emancipatie in Uitvoering?

In 1996 zijn alle activiteiten voor zover ze de verantwoordelijkheid van mijn Ministerie betreffen in uitvoering genomen. De nota Emancipatie in Uitvoering legt sterk de nadruk op nieuwe instrumenten die moeten bijdragen aan een verbreding van het draagvlak voor het emancipatiebeleid. De grote steun vanuit het bedrijfsleven voor de campagne Opportunity in Bedrijf is een goed voorbeeld voor deze verbreding. Daarnaast zijn een groot aantal maatschappelijke organisaties betrokken bij de uitvoering van het beleid, zoals de VNG (b.v. Jaarboek, project bestrijding feminisering van de armoede), vrouwenorganisaties (b.v. Internet), vakbeweging (b.v. Opportunity in Bedrijf) en bedrijven (b.v. strategische werkconferentie). Verder zijn de voorbereidingen in gang gezet voor het Nederlands voorzitterschap. Op 10 december a.s. wordt voor het eerst een directeuren-overleg georganiseerd van de directeuren emancipatiezaken van de lidstaten.

Monitoring

Er is een aanvang gemaakt met het opzetten van een systematische monitoring. In de loop van 1997 zal ik een monitor op het terrein van "arbeid, zorg en inkomen" vaststellen. Onderwerpen die aan de orde zullen komen zijn bijvoorbeeld arbeidsparticipatie, economische zelfstandigheid, kinderopvang, armoede, het gebruik van verloven. "Gender en etniciteit" vormt een belangrijk aandachtspunt.

Jaarboek

Het eerste Jaarboek verschijnt april 1997.

Emancipatie Effect Rapportage

De Kamer heeft ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling over dit

onderwerp een notitie van mij ontvangen, waarin ik aangeef wat de stand van zaken is met betrekking tot de ontwikkeling van dit instrument bij verschillende departementen.

Extra middelen kinderopvang

Najaar 1995 heb ik extra middelen beschikbaar gesteld voor kinderopvang in het kader van de Armoednota.

Commissie Dagindeling

Deze Commissie is geïnstalleerd.

Strategische werkconferenties

Er zijn twee conferenties voorzien met vertegenwoordigers van bedrijfsleven en vakbeweging. De eerste bijeenkomst vindt plaats op 12-12-1996; de tweede in juni 1997.

Nationaal Zorgdebat

Hiervoor ligt het voortouw bij het Ministerie van VWS.

Vervolg voorstellen Commissie Toekomstscenario's Hervreiding Onbetaalde Arbeid

Inmiddels heb ik de door mij gevraagde adviezen over de voorstellen ontvangen van o.a. de Emancipatieraad en de SER. In "Werken aan Zekerheid" heb ik aangekondigd in 1997 een nota "Zorg voor economische zelfstandigheid" te presenteren. In die nota zal ik onder andere ingaan op de voorstellen van de Commissie en de aan mij uitgebrachte adviezen. Deze nota is nu in voorbereiding.

Opportunity 2000

Onder de naam Opportunity in Bedrijf is de campagne van de gelijknamige organisatie – die inmiddels is opgericht – in november van start gegaan. Bij de Stichting Opportunity in Bedrijf zijn inmiddels meer dan 50 bedrijven en organisaties aangesloten. Ook enkele departementen zijn bij Opportunity aangesloten.

Financiering leerstoel

Ik participeer in de financiering van deze leerstoel.

Toplink

Toplink is een publiciteitscampagne aan het voorbereiden, gevolgd door een symposium in het voorjaar van 1997.

Vervolgbeleid participatie in politiek en openbaar bestuur

Verantwoordelijk minister Dijkstal heeft aan Uw kamer een nota gepresenteerd over zijn voornemens. Een gezamenlijke conferentie van de ministeries van BiZa en SZW op 8-3-1997 is in voorbereiding.

Internet

Eind oktober heeft een door EZ en SZW georganiseerd internet-seminar plaats gevonden. In juni 1997 wordt een conferentie georganiseerd.

Seksueel geweld

Een vervolg plan van aanpak over de bestrijding van seksueel geweld wordt momenteel voorbereid met ondersteuning van Transact. Tijdens het Europees voorzitterschap staat het onderwerp "vrouwenhandel" centraal op een Ministersconferentie in april 1997 van de ministeries van Justitie en Emancipatiezaken.

Allochtone vrouwen

Het project is in voorbereiding. De positie van zwarte, migranten en vluchtelingenvrouwen wordt intussen al zoveel mogelijk meegenomen in de overige projecten.

Bestrijding feminisering van de armoede

Met de VNG is in mei jl. een start gemaakt met dit project. De eerste fase van het project wordt begin 1997 afgerond met de vaststelling van een aantal voorbeeldprojecten voor gemeentelijke toeleidingstrajecten. De voorbeeldprojecten worden ontwikkeld door het Landelijk Bureau Vrouwenvak scholen in samenwerking met het Instituut Vrouw & Arbeid.

Internationaal Verdrag tegen Discriminatie van Vrouwen

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de rapportage door de Commissie Groenman. De Rijks Universiteit Utrecht heeft opdracht gekregen om een analyse te maken van de sociaal-economische aspecten van het emancipatiebeleid naar aanleiding van het commentaar op de eerste CEDAW-rapportage (TK 1993-1994, 18 950 (R1281), nr. 14). Deze studie zal worden verwerkt in de komende CEDAW-rapportage. Voorjaar 1997 vindt rapportage aan het Comité voor de Uitbanning van Discriminatie van Vrouwen (CEDAW) plaats.

Emancipatieondersteuningsstructuur

U heeft bij de begroting mijn voorstellen ontvangen met betrekking tot de emancipatieondersteuningsstructuur.

Interdepartementale coördinatie emancipatiebeleid

U heeft medio 1996 van mij de rapportage van de Interdepartementale Coördinatiecommissie Emancipatiebeleid ontvangen. Met de secretarissen-generaal zijn afspraken gemaakt om tweejaarlijks een SG-werkplan op te stellen. Voorjaar 1997 wordt U nader geïnformeerd over de voortgang.

Vraag: **Van der Stoel** (VVD):

Vraagt zich af hoe de aanbevelingen uit de drie rapporten van de speerpunten en in het bijzonder van de projectgroep beeldvorming in de Beleidsbrief zijn verwerkt en betreurt het dat er weer nieuwe speerpunten zijn geformuleerd.

Ik meen dat de Beleidsbrief in zeer veel opzichten voort bouwt op de aanbevelingen van de drie projectgroepen, zowel inhoudelijk als instrumenteel. De rapporten van de drie projectgroepen heb ik u dit voorjaar doen toekomen.

Er is dan ook geen sprake van nieuwe speerpunten. Ik spreek liever over verbindende thema's. De keuze voor het thema "opsporen en wegnemen van het ongezien onderscheid naar sekse" is zo'n verbindend thema. De projectgroep Beeldvorming heeft een twintigtal aanbevelingen gedaan. Een groot deel van die aanbevelingen heb ik overgenomen en zijn in uitvoering. De projectgroep vraagt "commitment aan de top van de departementen". Via het SG-werkplan en Emancipatie Effect Rapportage (EER) voer ik die aanbeveling uit. De EER krijgt veel nadruk in het advies van de projectgroep. Over de EER heeft U van mij nadere voorstellen ontvangen.

Een vervolg op het werk van het Bureau Beeldvorming m/v is in voorbereiding. In Europese verband wordt onze ervaring met de EER uitgedragen. De keuze voor "diversiteit" in deze Beleidsbrief is mede gebaseerd op de voorstellen van deze projectgroep. In het recent gestarte zmv-project zal concreet invulling gegeven moeten worden aan de aanbevelingen van de

projectgroep Beeldvorming. Te zijner tijd zal ik u nader berichten over de voortgang.

Met de campagne Opportunity in Bedrijf en monitoring van beleid heb ik de belangrijkste aanbevelingen van de projectgroep Vrouwen in maatschappelijke besluitvorming overgenomen.

Het in het kader van het speerpunt Hervredering Onbetaalde Arbeid uitgewerkte "combinatie-scenario" heb ik aan een groot aantal instanties ter advisering voorgelegd gezien het verrijkende karakter van de gedane voorstellen. Voorjaar 1997 zult u van mij een nota ontvangen waarin ik nadere voorstellen doe rekening houdend met de uitgebrachte adviezen. Een groot deel van de aanbevelingen wordt nu reeds omgezet in beleid, maar leiden niet onmiddellijk tot tastbare resultaten. Zo voer ik momenteel overleg met het CBS en het CPB over de opzet van hun rekenmodellen en statistisch onderzoek. Deze week heeft de eerste strategische werkconferentie plaats gevonden.

Vraag: **Bakker** (D66):

In vervolg op het arrest Barber inzake gelijke behandeling van mannen en vrouwen op pensioenterrein is destijds een discriminatiemeldpunt ingesteld dat ook nu nog in een behoefte voorziet. Zijn er nog mogelijkheden om deze faciliteit in de toekomst opnieuw mogelijk te maken c.q. te behouden?

Het door de vragsteller genoemde meldpunt was een initiatief van het Instituut Vrouw & Arbeid in het kader van het project Vrouw en Pensioen. Dit project is inmiddels afgerond. Genoemd meldpunt heeft inderdaad in een behoefte voorzien. In het reguliere overleg dat tussen het Instituut Vrouw & Arbeid en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Directie Coördinatie Emancipatiebeleid) plaatsvindt zullen nadere afspraken worden gemaakt over de vraag hoe in het vervolg aan deze behoefte tegemoet kan worden gekomen. Gedacht wordt aan een samenwerkingsverband tussen het Instituut Vrouw en Arbeid, diverse ombudsinstellingen en betrokken pensioenfondsen en eerstelijnsinstellingen. Tevens zal SZW na implementatie van de Barber-richtlijn in de Nederlandse

wetgeving zelf ook voorlichtingsactiviteiten starten welke met name op vrouwen gericht zullen zijn.

Vraag: **Meijer** (Groep-Nijpels):
Het lid Meijer ziet in de toekomst de behoefte aan oudere werknemers weer toenemen. In deze kontekst acht hij het van belang dat oudere werkzoekenden klaar worden gestoomd om op de arbeidsmarkt in te stromen in plaats van dat deze door arbeidsbureaus als onbemiddelbaar worden afgeschreven. Het pleit voor een verbod op leeftijdsdiscriminatie bij de toelating van werkzoekenden tot om- en bijscholingsprojecten en vraagt om een reactie van de minister.

Reeds in het Landelijk meerjarenbeleidskader 1994-1998 heeft de Arbeidsvoorzieningsorganisatie besloten dat in de arbeidsvoorzieningsmaatregelen, die niet voor specifieke leeftijdscategorieën zijn opgesteld (bijv. in het kader van het jongerenbeleid), geen leeftijdsriteria mogen voorkomen. In het LBK 1997 van Arbeidsvoorziening wordt opnieuw aandacht geschonken aan de gecompliceerde positie van ouderen op de arbeidsmarkt. Erkend wordt dat een hoge(re) leeftijd belemmerend kan werken voor toetreding tot de arbeidsmarkt. Om die reden wordt het criterium leeftijd meegenomen bij het bepalen van "afstand tot de arbeidsmarkt" op grond waarvan een bemiddelingsplan wordt opgesteld. Voor Arbeidsvoorziening zijn leeftijdsriteria bij vacatures alleen acceptabel, wanneer deze voortvloeiën uit objectieve functie-eisen.

Arbeidsvoorziening kan op de door werkgevers gestelde eisen, waaronder het stellen van leeftijdsgrenzen, maar een beperkte invloed uitoefenen. Immers de relatie met de vraagzijde van de arbeidsmarkt en daarmee het risico van het verlies aan vacaturemeldingen moet afgewogen worden tegen het belang van oudere werkzoekenden. Om die reden heeft het Centraal Bestuur voor de Arbeidsvoorziening onlangs geconstateerd dat werkgevers op onnodige leeftijdsselectie kan worden gewezen maar dat daarmee de verantwoordelijkheid van Arbeidsvoorziening ophoudt. Slechts in overleg en samenwerking met andere maatschappelijke organisaties kan gewerkt worden aan een

oplossing. Het voorstel voor een nieuwe wet "inzake een verbod op leeftijdsdiscriminatie", dat thans voor advies bij de Stichting van de Arbeid in behandeling is, kan daarbij in de toekomst ondersteunend werken.

Vraag: **Van Middelkoop** (GPV):
Aan de hand van een voorbeeld van de NS schetst het lid Van Middelkoop mogelijke gevolgen van het concept "life time employability" voor zowel ontslagrecht, het woonwerkverkeer en baanverandering. Daarbij vraagt hij naar de rol van Arbeidsvoorziening.

Sectoren en bedrijven die investeren in hun werknemers op het gebied van life-time employability dragen bij aan het verruimen van arbeidsinpassingsmogelijkheden na eventueel ontslag van die werknemers. Bij ontslag zal in gezamenlijke inspanning tussen Arbeidsvoorziening en sectoren of bedrijven bekeken worden welke mensen hulp nodig hebben om hun employability te vergroten of anders gezegd hun afstand tot de arbeidsmarkt te verkleinen.

Vraag: **Bakker** (D66):
Melkert-banen zijn 32-uurs banen, behalve als met 32 uur tegen het minimumloon het sociaal minimum niet wordt gehaald. In dat geval mag meer uren worden gewerkt om "uit de uitkering" te komen. Dat betekent indirecte discriminatie van vrouwen. Verzoekt de minister om de toelaatbaarheid van deze regeling voor te leggen aan commissie gelijke behandeling.

Het is niet de bedoeling dat mensen op een 40 000-arbeidsplaats afhankelijk blijven van een (aanvullende) uitkering. Dat geldt zowel voor mannen als voor vrouwen. Het principe van "uit de uitkering" wordt op 40 000-arbeidsplaats gerealiseerd door iemand tenminste zoveel uur per week te laten werken dat het arbeidsinkomen hoger is dan de uitkering. Dat kan 32 uur per week zijn, maar dat kan ook meer dan 32 uur per week zijn. Als uitzondering op deze algemene regel "uit de uitkering" geldt dat persoonlijke omstandigheden kunnen verhinderen dat iemand 32 uur of meer werkt. Deze persoonlijke omstandigheden zijn bijvoorbeeld de zorg voor kleine kinderen of een handicap. Bij deze persoonlijke

omstandigheden mag iemand korter dan 32 uur werken en mag een beroep worden gedaan op een (aanvullende) uitkering.

Het principe "uit de uitkering" heeft geen verband met de sexe. Het principe vindt zijn toepassing ongeacht of het mannen of vrouwen betreft. In het geval man en vrouw een bijstandsuitkering ontvangen en één van hen komt in aanmerking voor een 40 000-arbeidsplaats, dan is de basisregel "uit de uitkering" van toepassing. Of de man of de vrouw op de 40 000-baan wordt geplaatst, maakt niet uit.

Ook de feitelijke cijfers van deelnemers aan de 40 000-regeling geven geen aanwijzing voor discriminatie van vrouwen wat betreft het niet voldoen aan de algemene regel "uit de uitkering":

a) Wat betreft de werknemers op een 40 000-arbeidsplaats bij de gemeenten: 44% is vrouw en 56% is man. Nog geen 3% van de deelnemers werkt korter dan 32 uur en zal waarschijnlijk een beroep moeten doen op een aanvullende uitkering.
b) De cijfers voor de zorgsector liggen iets anders: 68% is vrouw en 32% is man. Zo'n 18% van de deelnemers werkt korter dan 32 uur en zal waarschijnlijk een beroep moeten doen op een aanvullende uitkering.

Mijn conclusie is dus: noch op grond van de bedoeling van de 40 000-regeling (het principe "uit de uitkering") noch op grond van de feitelijke cijfers is bij de 40 000-regeling sprake van discriminatie, ook niet van indirecte discriminatie. Het lijkt mij dan ook niet geboden om de regeling voor te leggen aan de Commissie gelijke behandeling.

Vraag: **De Jong** (CDA):
Dringt er op aan ook de Regeling Extra werkgelegenheid langdurig werklozen (40 000-regeling) mee te nemen in de stroomlijning, mede omdat de ARK heeft opgemerkt dat er nauwelijks verschillen zijn tussen Melkertbanen en banenpoolplaatsen.

In de memorie van toelichting op het wetsvoorstel Wet inschakeling werkzoekenden (Wiw) is uitgebreid ingegaan op de argumenten die er toe hebben geleid deze regeling niet op te nemen in de Wiw. Belangrijkste argument is dat de 40 000-regeling

niet de werkloze als uitgangspunt heeft, zoals de Wiw, maar de arbeidsplaats. De 40 000-regeling behelst niets anders dan een uitbreiding van de collectieve sector, waarbij het kabinet de maatschappelijke behoeften aan meer veiligheid en zorg heeft gecombineerd met een nieuw arbeidsmarktperspectief voor laagopgeleide werklozen. Het enige bijzondere kenmerk is dat een langdurig werkloze de arbeidsplaats inneemt. De werknemer treedt daarbij in dienst van een reguliere werkgever. Anders dan de heer De Jong meent geldt voor de werknemers een normaal carrièreperspectief binnen de betreffende onderneming. Indien de werknemer een productiviteit gaat leveren die een beloning boven de 120% rechtvaardigt moet worden nagegaan of de werknemer kan doorstromen naar een andere functie binnen de onderneming, zoals dit ook geldt voor andere werknemers die een grotere productiviteit leveren dan voor de betreffende functie noodzakelijk is. Hiermee wordt tevens bereikt dat de gesubsidieerde arbeidsplaats weer kan worden ingenomen door een langdurig werkloze en beschikbaar blijft voor laaglonende arbeid.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Het voorstel scholingsadviseurs aan te stellen die kunnen assisteren bij het opstellen van opleidingsplannen en scholingsbehoefte van ondernemingen spreekt ons aan. Kan de minister aangeven of en hoe het kabinet concrete uitwerking aan de scholingsaanbevelingen uit dit overleg zal geven?

De aanstelling tot scholingsadviseurs betreft een aanbeveling van sociale partners gedaan in het STAR-rapport "Werken aan je "werkkring";", ter bevordering van de bekendheid van werkgevers en werknemers met scholingsmogelijkheden, bijvoorbeeld door het samenstellen van catalogi, ten behoeve van de analyse van de scholingsbehoeften van ondernemingen en assistentie bij het opstellen van scholingsplannen. De eerst verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij sociale partners. Zoals blijkt uit het verslag inzake het najaarsoverleg dat aan u is gestuurd onderschrijft het kabinet op hoofdlijnen, ook op dit punt, de aanbevelingen van het STAR-rapport. Met name wordt door het kabinet belang gehecht aan het opstellen van

een "actie-gericht" opleidingsplan en om de implementatie ervan te ondersteunen wordt een goede infrastructuur (scholingsadviseurs en branche-gewijze samenwerking) van belang geacht. De aanstelling van adviseurs voor ondernemingen om zowel de scholingsvraag te inventariseren als behulpzaam te zijn bij het opzetten van scholingsplannen is mede van belang om het MKB te bereiken.

De overheid zelf is de eerst-verantwoordelijke voor het instandhouden van het initieel onderwijs en streeft naar verbetering in de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt door onder andere dualisering van het HBO.

Daarnaast "faciliteert" de overheid het scholingsbeleid ten aanzien van werkenden door bijvoorbeeld de uitvoering van ESF-4 en ADAPT, vooral in het midden- en klein bedrijf, en door (het overwegen van) een wettelijke verlofregeling.

Vraag: **Van Wingerden** (AOV, mede namens Unie 55+): "Wettelijke verankering van het recht op scholing van de werknemer, waar hij ook werkt, wat er ook in de cao is afgesproken door werkgevers en werknemers." Wat vindt de minister van dit pleidooi?

Het is van groot belang dat sociale partners gezamenlijk komen tot een aanpak die tot substantiële scholing van werknemers leidt en toegankelijk is voor alle werknemers, ongeacht hun leeftijd. Het kabinet steunt derhalve het initiatief van sociale partners gedaan in het STAR-rapport "Werken aan je "werkkring."" om hieraan als CAO-partijen meer aandacht te schenken. De overheid dient te stimuleren dat zulke afspraken kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld door het voorzien in bepaalde randvoorwaarden, zoals een regeling voor loopbaan-onderbreking. Ook voert de overheid b.v. de ESF-4-regeling (voor werkenden) uit.

Het is van belang dat werknemers en werkgevers scholing gaan zien als een investering in mensen, die noodzakelijk is voor de continuïteit van het bedrijf, en niet slechts als een "gunstige arbeidsvoorwaarde" voor de werknemer. "Werken aan je "werkkring"" en de afspraken die hierover in de STAR zijn gemaakt

geven mij alle vertrouwen dat sociale partners hiervan overtuigd zijn en hun verantwoordelijkheid nemen.

Vraag: **De Jong** (CDA)

Voor (herintredende) vrouwen blijft een specifieke aanpak nodig. Het is de vraag of met de komst van de generalistische consultant (of die nu van GAK, GSD of Arbvo afkomstig is), specifieke initiatieven, zoals de vrouwenvakscholen, niet meer nodig zijn. Gevreesd wordt de gestroomlijnde werkprocessen van de grote drie de kleinschalige projecten zullen wegdrukken.

De gestroomlijnde werkprocessen als bedoeld hebben primair betrekking op het inschrijvingsproces van gemeenschappelijke cliënten en moeten bijvoorbeeld leiden tot een heldere vaststelling van iemands afstand tot de arbeidsmarkt. Vervolgens zullen de betrokken uitkeringsinstantie en Arbeidsvoorziening moeten vaststellen wie in aanmerking komt voor een specifiek traject. Voor het opstellen en uitvoeren van zo'n traject zal in veel gevallen bepaalde expertise moeten worden ingekocht, waarbij de genoemde specifieke initiatieven op basis van hun kwaliteit en levertijd in aanmerking kunnen komen. Daarnaast is altijd goed mogelijk dat bijv. gemeenten en Arbeidsvoorziening bijzondere projecten laten uitvoeren ten behoeve van bepaalde doelgroepen.

Vraag: **Van der Stoel** (VVD):

De VVD doet het voorstel om de uitstroom uit de WSW te stimuleren door de reïntegratiemaatregelen uit de Pemba in te zetten en de SW zelf de begeleiding op de werkvloer bij de uitplaatsing te laten doen.

Het kabinet is van mening dat het wetsvoorstel Pemba een nieuwe impuls geeft aan de (re)ïntegratie van arbeidsgehandicapte werknemers. Juist mede door dit wetsvoorstel krijgt een werkgever er immers meer belang bij om een arbeidsgehandicapte werknemer in dienst te houden dat hij vroeger had. Daarnaast wordt er met Pemba een premiekwijtscheldingsregeling voor werkgevers geïntroduceerd die arbeidsgehandicapte werknemers in dienst nemen of houden. Werknemers die in de periode van twee jaar voorafgaande aan de dienstbetrekking arbeid hebben verricht op grond

van de WSW behoren tot de doelgroep van de regeling. Ook het kabinet gaat ervan uit dat de uitstroom uit de WSW met deze maatregel zal worden gestimuleerd. In de Wet op de Reïntegratie zal voorts worden bezien op welke wijze de begeleiding van arbeidsgehandicapte werknemers het beste kan worden vormgegeven.

Vraag: **Van der Stoel** (VVD):
Wie zoekt de mensen voor de NV Werk (Amsterdam) die over veel banen beschikt, maar niet de mensen? 80 000 werklozen in Amsterdam, de banen blijven onvervuld. Wat doen RBA en GSD? Praat de minister over behaalde resultaten? Van vrijblijvendheid mag geen sprake zijn.

NV Werk in Amsterdam heeft in 1995 een convenant gesloten met RBA en GSD. De belangrijkste afspraken voor wat betreft de 40 000-banen en experiment-banen (Melkert 2) in dit convenant zijn:

- De NV Werk creëert de 40 000-banen in de gemeentelijke sfeer en de experimentbanen. De NV Werk levert de vacatures aan bij het RBA. RBA is verantwoordelijk voor de toeleiding en bemiddeling van Amsterdamse werkzoekenden.
- De Sociale Dienst stuurt mensen die in aanmerking komen voor 40 000-banen of experimentbanen door naar het arbeidsbureau. GSD is verantwoordelijk voor het afgeven van een gemeentelijke voordracht (bewijs dat kandidaten aan criteria voldoen).

Daarnaast verzorgen sommige werkgevers hun eigen werving via advertenties in de krant en reclamespotjes bij de lokale omroep.

Amsterdam had op 30 september 1996 86 483 werklozen.

Gerealiseerde arbeidsplaatsen per 6 december:

- 40 000-gemeenten: 1700 arbeidsplaatsen gerealiseerd (o.b.v. 32 uur); totaal toegekende arbeidsplaatsen: 1923; dat betekent dus dat per 6 december bijna 90% van de toegekende arbeidsplaatsen zijn gerealiseerd;
- 40 000-zorg: 462 personen geplaatst;
- experimenten: 1217 personen geplaatst; 2000 plaatsen t/m 1997 toegekend; dat is dus een realisatie-

percentage van meer dan 60%, terwijl er nog een jaar te gaan is.

Vraag: **Rosenmöller** (GroenLinks):
Scholing is onderbelicht mede in het kader van de bezuinigingen op Arbeidsvoorziening. Graag reactie minister.

Zoals moge blijken uit het verslag van het najaarsoverleg zijn zowel kabinet als sociale partners doordrongen van het besef dat scholing en opleiding van permanent belang blijven.

Voor wat betreft Arbeidsvoorziening is met de huidige interne verzelfstandiging van de scholingsinstituten en de scheiding van vraag naar en aanbod van scholing een proces in gang gezet om de scholingsmiddelen efficiënter in te zetten. Scholing in het kader van de Arbeidsvoorziening moet gestuurd worden door een analyse van de vereisten die de arbeidsmarkt stelt en van de kwalificaties van de werkzoekenden. Deze analyse moet uitmonden in een scholingsgevaar en een scholingsplan. Ook wijs ik op het belang om sectoraal afspraken te maken tussen sectoren en de Arbeidsvoorziening over de instroom van werkzoekenden in de bedrijfstak. Sectoren zouden zelf als eersten met een scholingsplan moeten komen: op deze wijze kan Arbeidsvoorziening zijn "eigen" instrumentarium gericht in zetten.

Van de Rijksbijdrage Arbeidsvoorziening (en van het ESF-3 budget) wordt een substantieel deel van de beleidsgelden aan scholing besteed, zowel in de vorm van landelijke subsidieregelingen (KRS, BBSW) als door middel van de regionale subsidieregelingen. Daarnaast kan de scholing, als gevolg van het inkoopmodel, mede gefinancierd worden door de uitvoeringorganen sociale zekerheid.

Vraag: **Van der Stoel** (VVD):
Zouden instituten voor taalscholing niet afgerekend kunnen worden op het verband tussen aantallen cursisten en behaalde staatsexamens?
Hoe kan het zijn dat er 12 startklassen zijn en maar 1 examenklas?
Als er 500 uur staat voor het examen moet het toch mogelijk zijn verscheidene keren per jaar examens te laten afnemen?

Uitgangspunt is dat staatsexamen drie keer per jaar kan worden afgelegd. Kan op niveau. Deze vraag ligt eerder op het terrein van OC&W van op dat van SZW. Daarom zou verwezen kunnen worden naar de minister van OC&W. Als de minister hier toch iets over wil zeggen zou dat het volgende kunnen zijn:

Gelet op de in de vraag genoemde 500 uur ben ik ervan uitgegaan dat deze vraag de inburgering van nieuwkomers betreft. Allereerst wijs ik er in dit verband op dat de 500 uur in het kader van inburgering niet zijn gekoppeld aan het behalen van een staatsexamen. Dat niveau haalt ook bijna niemand. Uitgangspunt voor het doen van staatsexamens NT2 is overigens dat daartoe drie maal per jaar gelegenheid is.

Met betrekking tot het afrekenen op een verband tussen aantal cursisten en aantal examens kan worden opgemerkt dat het niet wenselijk is instelling te verplichten een bepaald aan cursisten een bepaald niveau te halen. Zo wordt ook in het voortgezet onderwijs niet geëist dat alle leerlingen een HAVO-diploma halen en dat anders de school niet wordt gefinancierd.

De vraag hoe het mogelijk is dat van 12 startklassen één examenklas overblijft refereert kennelijk specifiek aan een bepaalde school. Daarover kan ik geen uitspraken doen. Het gegeven dat de 500 beschikbare uren in het kader van inburgering niet zijn gekoppeld aan het behalen van het staatsexamen NT2 werpt wellicht al enig licht op de zaak.

Vraag: **Klein Molekamp** (VVD):
Hoewel de toestroom van immigranten iets is afgenomen bedraagt zij door een veelheid van oorzaken nog steeds enkele tienduizenden per jaar. Het betreft voor een deel mensen met een beperkte opleiding en een beperkte talenkennis. Juist deze laatste categorie vond veelal werk in de industrie. Het zijn echter deze activiteiten die ofwel worden "weggeautomatiseerd" ofwel worden verplaatst naar lage-lonenlanden. Is er een oplossing voor de werkloosheid onder deze nieuwe immigranten te vinden, zo vraag ik de minister.

De immigranten die zich recentelijk in Nederland hebben gevestigd, bestaan uit ex-asielzoekers, gezinsherenigers en gezinsvormers.

De groei van de allochtone beroepsbevolking tussen 1987 en 1994 bestond voor vijfde uit middelbaar en hoger opgeleiden. Het Sociaal Cultureel Planbureau concludeert dan ook in zijn recente rapport dat de groei van de allochtone beroepsbevolking geenszins leidt tot een daling van het gemiddelde opleidingspeil op de arbeidsmarkt. Het overgrote deel (naar schatting ca. 80%) is ex-asielzoeker. Van asielzoekers is bekend dat zij over het algemeen beschikken over een behoorlijk opleidingsniveau; het onderzoeksrapport "Toevlucht zoeken in Nederland" (1995) blijkt dat van de asielzoekers die in de periode 1983 – 1992 naar Nederland kwamen 63% beschikt over een opleiding op het niveau voortgezet onderwijs/MBO of hoger.

Met betrekking tot de immigranten met een beperkte opleiding kan worden opgemerkt dat via het inburgeringstraject wordt geprobeerd hun kansen op de arbeidsmarkt zo groot mogelijk te maken. In het kader van inburgering worden de mogelijkheden op de regionale arbeidsmarkt ingeschat. Zo nodig kunnen de nieuwkomers een (korte) beroepsopleiding volgen.

Vraag: **Van Middelkoop** (GPV):
Wat doet de staatssecretaris met de constatering in de Sociale Nota (blz. 88) dat verzekeraars door hun polisvoorwaarden bedrijven nauwelijks stimuleren aan preventie te doen? Is marktwerking dan toch vooral iets uit het liberale theorieboekje en niet van de sociale praktijk?

Er is thans nog sprake van een aanloopfase, waarin de verzekeraars in de eerste plaats bezig zijn een plaats op de markt te verwerven. Desalniettemin stellen verzekeraars veelal aansluiting bij een gecertificeerde arbodienst als voorwaarde voor verzekering. Verwacht wordt dat daarvan tevens een preventieve werking zal uitgaan, dit zal zeker gestimuleerd worden door verruiming van de marktwerking in de sociale verzekeringen.

Vraag: **Van Dijke** (RPF), **Van Middelkoop** (GPV):
Wil de minister reageren op de suggestie van het interim-bestuur van het Ctsv om het toezicht op de

uitvoering van de bijstand naar het Ctsv over te hevelen.

Met de leden Van Middelkoop en Van Dijke ben ik van mening dat deze suggestie geen ondersteuning behoeft. Gezien de bestuurlijke verhouding tussen het rijk en de gemeenten en de uitvoering van de bijstand in medebewind ligt het niet in de rede thans het toezicht op een andere manier te positioneren. Hierbij teken ik aan dat het toezicht in het kader van de bijstandswet, de uitvoering van de sociale verzekeringen en de Arbeidsvoorzieningswet recent is vernieuwd. Het is nu vooral zaak deze nieuwe kaders effectief te blijven benutten.

Vraag: **Van Middelkoop** (GPV):
Vraagt verheldering ten aanzien van nevenfuncties van de heer Scherpenhuijsen Rom.

Bij de benoeming van bestuursleden van het Ctsv speelt onder meer het bepaalde in artikel 6 OSV. Dit artikel bevat een incomptabiliteitsregeling. Derhalve is het punt van nevenfuncties opportuun. In reactie op vragen van de pers heeft de heer Scherpenhuijsen Rom aangegeven dat hij zonedig bereid zou zijn om niet verenigbare functies neer te leggen.

Vraag: **De Jong** (CDA):
Vraagt of invoering van Pemba en van marktwerking in de uitvoering op den duur niet leidt tot een uittrekken van de WAO. Daarbij wordt verwezen naar de regeling in Duitsland voor beroepsrisico's.

Tijdens het debat over Pemba is uitvoerig gesproken over de maatvoering van de voorstellen. Daarbij is ook het onderscheid tussen aard van risico's aan de orde gesteld. Van de kant van het kabinet is daarbij aangegeven dat er vanuit het kabinet geen voornemens bestaan om de discussie over beroepsrisico en sociaal risico te initiëren.

Inhoudelijk pleit een aantal argumenten tegen het maken van onderscheid naar oorzaak:
– werkgevers worden via Pemba optimaal geprikkeld om bij arbeidsongeschiktheid maatregelen te nemen, ook als oorzaak niet binnen het bedrijf ligt; het maken van onderscheid naar oorzaak zou kunnen betekenen dat voor groepen

arbeidsongeschikten door werkgevers veel minder inspanningen tot reïntegratie zullen worden gepleegd;
– onderscheid is juridisch zeer moeilijk te maken en zal tot zeer veel procedures leiden; uit onderzoek in Verenigde Staten bleek dat in sommige staten de kosten van de procedures 20% van de totale uitkeringssom bedroegen.

Vraag: **Meijer** (Groep-Nijpels):
Is de minister bereid, nu het economisch zo goed gaat, zich binnen dit kabinet sterk te maken voor een structurele verhoging van de AOW?

De Wet koppeling met afwijkingsmogelijkheden (WKA) is ook op de AOW van toepassing. In deze wet is vastgelegd wanneer er gekoppeld zal worden. Eén van de in die wet genoemde criteria is ontwikkeling van de i/a-ratio. Deze ontwikkelt zich gunstig. In het regeerakkoord is een halve koppeling afgesproken. Tot nu toe heeft het kabinet ieder jaar kunnen besluiten de hele koppeling toe te passen. Voor 1998 zal zoals gebruikelijk in het voorjaar 1997 worden bezien of een gehele koppeling tot de mogelijkheden behoort. De vooruitzichten op dit punt zijn gunstig.

Met name voor de groep ouderen met alleen AOW is het herstel van de koppeling aan de contractlonen van grote betekenis. Het gaat hier overigens om een relatief kleine groep binnen het totaal van 65-plussers. Voor het merendeel van de ouderen geldt dat zij naast de AOW aanvullend inkomen hebben in de vorm van pensioen of anderszins.

Juist voor degenen onder de 65-plussers die geen aanvullend inkomen hebben heeft het kabinet specifiek maatregelen getroffen om de koopkracht extra te beschermen. Zo zijn onder andere maatregelen genomen ten aanzien van de individuele huursubsidie (normhuurcompensatie, IHS-cheque) die ook gunstig uitpakken voor ouderen. Tevens wordt in 1997 een specifieke aftrek voor alleenstaande 65-plussers geïntroduceerd. In 1988 worden deze nieuwe aftrek en de gewone ouderenaftrek verder verhoogd. Hierdoor zal de koopkracht van alleenstaande ouderen met alleen een AOW in 1997 en 1998 met 1% extra stijgen. Voor gehuwde ouderen

met alleen AOW resulteert in 1998 eveneens een inkomenseffect van +1%. De koopkrachtrepatriatie in het kader van PEMBA zal daarnaast in 1998 voor ouderen met alleen een AOW gunstig uitpakken. Gehuwde ouderen ondervinden in 1998 een inkomenseffect van +1,3%, het besteedbaar inkomen van alleenstaande ouderen met een AOW stijgt zelfs met +2%. De koopkrachtvooruitzichten voor ouderen met alleen AOW zijn dus voor de komende jaren niet ongunstig. Voor het kabinet is er daarom geen reden om, nog afgezien van de financiële consequenties van een dergelijk voorstel, de AOW structureel extra te verhogen.

Vraag: **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Kan de staatssecretaris reageren op de berichten over de samenwerking tussen het GAK en de Achmea-groep van verzekeraars en is dit op dit moment wel een gewenste gang van zaken? Moet niet eerst de A-poot uit de holding zijn en lijkt het niet net of men nu al bezig gaat met het ontwikkelen van de concurrentie vanaf het jaar 2000?

Uiteraard heb ik kennis genomen van de berichten over de start van oriënterende besprekingen tussen de GAK Groep en de Achmea-groep om mogelijke vormen van samenwerking te onderzoeken. Voor mij is van essentieel belang dat de scheiding tussen publiek en privaat blijft gegarandeerd en dat ook in de toekomst voldaan zal blijven worden aan de erkenningsvoorwaarden, het toetsingskader andere taken enz. Dit betekent onder meer dat de gegevens die beschikbaar komen in het kader van de uitvoering van de wettelijke sociale verzekeringen niet gebruikt kunnen worden door private ondernemingen in de b-poot, al dan niet samenwerkend met Achmea. Het Ctsv zal daar zorgvuldig op dienen toe te zien.

Vraag: **Klein Molekamp** (VVD): Is het kabinetsstandpunt met betrekking tot partnerregistraties niet aan herziening toe?

In het kabinetsstandpunt van 1993 met betrekking tot leefvormen heeft het kabinet aangegeven geen voorstander te zijn van de invoering van een vrijwillige administratie van samenleefvormen in de Gemeentelijke Basisadministratie (lichte

administratie). Indien de huidige materiële criteria voor het bestaan van een gezamenlijke huishouding, die uitgaan van de feitelijke situatie, zouden worden vervangen door het formele criterium van de "lichte administratie" zou dit, zo bleek uit onderzoek, tot aanzienlijke budgettaire gevolgen en inkomenseffecten leiden in de sociale zekerheid. Het hanteren van een formeel criterium zou ertoe leiden dat de afstand tussen wet en werkelijkheid te groot zou worden. Het zogeheten "regelwinkelen" zou erdoor gestimuleerd worden. Er zijn geen indicaties dat deze gevolgen sedert 1993 als gevolg van wetwijzigingen zijn afgenomen. Het kabinet ziet dan ook geen aanleiding tot hernieuwd onderzoek of een herziening van het standpunt met betrekking tot de "lichte registratie".

Met het door het kabinet aangekondigde voornemen om leefvormbepalingen in wet- en regelgeving te harmoniseren wordt juist beoogd om, deels op basis van materiële criteria, te komen tot een verbetering van de handhaafbaarheid, omdat gegevens tussen uitvoeringsinstanties beter vergelijkbaar worden en dus op eenvoudige wijze zijn uit te wisselen. Met betrekking tot de "zware registratie" bij de burgerlijke stand was het kabinet in 1993 van oordeel dat deze grotendeels dezelfde rechtsgevolgen zou moeten hebben als het huwelijk. Het wetsvoorstel van deze strekking, dat de invoering van de "zware registratie" regelt, zal volgende week in tweede termijn in de Tweede Kamer worden behandeld.