

Remkes

bij de politie. Ik zal dat proberen, maar ik geef geen harde garanties. In het algemeen overleg heb ik namelijk aangegeven dat ik mij ervan wil vergewissen dat ik geen "financiële kat in de zak koop" als ik de verantwoordelijkheid voor de aanbodzijde overneem.

De heer Algra weet dat er op dit moment een "boekenonderzoek" loopt dat in de komende weken zal worden afgerond. Het inzicht dat dit onderzoek mij zal opleveren, heb ik nodig om heldere conclusies te kunnen trekken. Een en ander neemt niet weg dat ik het met hem eens ben dat die onzekerheid niet langdurig mag blijven bestaan. Ik ontraad op grond hiervan de aanneming van deze motie.

De tweede motie van de heer Algra is overbodig. Met de korpsbeheerders heb ik namelijk afgesproken dat zij dit jaar precieze definities voor de ICT-kosten zullen opstellen. De begrotingen voor 2005 zullen op basis van deze definities worden opgesteld. En dat is wat in de motie wordt gevraagd. De ICT-kosten van de politiekorpsen kunnen dus binnenkort met elkaar worden vergeleken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om aanstaande donderdag over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 1 april 2004 over de **Hanzelijn**.



De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik werd gisteren attent gemaakt op een brief van de minister over de tunnelvariant Hattem, gedateerd 26 april. Ik moest de brief zelf van de website van het ministerie plukken, omdat hij mij niet digitaal was toegestuurd. De inhoud van deze brief was echter wel illustratief voor het verloop van het algemeen overleg van een paar weken geleden.

Alle argumenten om te komen tot een duurzame inpassing van de Hanzelijn tussen Hattem en Zwolle worden namelijk geminimaliseerd en soms zelfs genegeerd. De argumenten tegen, tijdverlies en extra kosten,

worden behoorlijk uitvergroet. Ze worden verder ook gegoten in een behoorlijk zwart scenario. Zo wordt in de brief de doorlooptijd van de bouw van de tunnel opeens op 5,5 tot 6 jaar geschat, terwijl wij enkele jaren geleden nog spraken over een doorloopvariant die, in vergelijking met de bouw van een brug, een jaar extra vereiste. In dat geval spraken wij dus over 3,5 jaar. 5,5 of 3,5 jaar maakt natuurlijk een flink verschil!

Een looptijd van ruim vijf jaar moet je vergelijken met de bouw van de Westerscheldetunnel of de tunnel onder het groene hart. Dat zijn echter tunnels van een heel andere orde. Het kost mij daarom nogal wat moeite om deze argumentatie serieus te nemen. Natuurlijk heeft mijn fractie oog voor de problemen die zich kunnen voordoen. Ik zal het algemeen overleg van enkele weken geleden niet overdoen, maar uiteindelijk komt het volgens mij neer op de vraag: wil je wel of niet een duurzame inpassing van de Hanzelijn in het traject tussen Hattem en Zwolle.

Wij achten het realistisch, om de terminologie van ProRail maar te gebruiken, tot een duurzame inpassing te komen, ook als daar de planning voor de Hanzelijn en de beschikbare budgetten bij worden betrokken. Omdat de minister die mening niet is toegedaan, zou het een goede zaak zijn als de Kamer hierover een uitspraak doet. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende:

- dat het om onder andere landschappelijke, ecologische en auditieve redenen de voorkeur verdient om bij de IJsselpassage tussen Hattem en Zwolle in het tracé besluit Hanzelijn te kiezen voor een tunnel;

- dat door een bijdrage uit de Europese middelen voor Trans-Europese netwerken, door scherp aanbesteden en door alsnog te vragen bijdragen uit de regio, binnen het door ons als taakstellend beschouwd rijksbudget van 901 mln euro moet kunnen worden gebleven;

- dat er geen onnodig extra tijdverlies hoeft te ontstaan omdat

gewoon met de aanleg van de Hanzelijn gestart kan worden (bij Lelystad) en het wegvallen van bezwaarschriften tegen de aanleg van een brug ook tijdswinst zal opleveren;

spreekt uit:

- dat het tracé besluit Hanzelijn kan worden vastgesteld, met uitzondering van het deel tussen Hattem en Zwolle;

- dat het onderdeel van het tracé besluit betreffende het gedeelte tussen Hattem en Zwolle zodanig dient te worden aangepast dat de IJsselpassage tussen Hattem en Zwolle als tunnelvariant kan worden aangelegd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Dijksma, Duyvendak, Hermans, Gerkens en Van der Staaij. Zij krijgt nr. 11 (27569).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Heeft de heer Slob kennisgenomen van de brief uit de regio, van de provincies Flevoland en Overijssel, waarin de Kamer wordt opgeroepen om vooral akkoord te gaan met het tracé besluit zodat de Hanzelijn snel kan worden aangelegd?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb uiteraard kennisgenomen van die brief, waarover ik mij zeer heb verbaasd, met name over het compliment in de richting van de fractie van de heer Van Haersma Buma over de gevolgde "consistente lijn" bij dit onderwerp. Die zie ik eerlijk gezegd niet: wat zien deze provincies wat wij niet zien? Wij zitten er toch heel dichtbij.

In het AO hebben wij uittrentreuren gesproken over de tijd die beschikbaar is voor de aanleg van de Hanzelijn en de eventuele complicaties die het alsnog kiezen voor een tunnelvariant kan opleveren. Wij zien in een aantal opzichten tijdswinst ontstaan, onder andere door het wegvallen van de bezwaarschriften. Deze zouden nog een lange weg moeten afleggen, wat ook tijdverlies zou opleveren. Dit kan worden weggestreept tegen het tijdverlies door het kiezen voor een tunnelvariant.

De minister heeft gisteren een brief gestuurd aan de Kamer. Een curieuze brief omdat zij daarmee reageert op

Slob

een brief die de gemeente Hattem aan de Kamer heeft gestuurd; dat is echter de keuze van de minister. Zij gaat daarin uit van het meest zwarte scenario dat je je kunt voorstellen; naar onze mening kan het veel sneller. Verder refereer ik aan eerdere uitspraken in deze Kamer die door voorgangers van de minister op dit punt zijn gedaan. De vraag ± ik zeg dit met name tegen de heer Van Haersma Buma ± is uiteindelijk: wil je een duurzame inpassing of niet? Die keuze moeten wij als Kamer maken; daarover kunnen wij ons met deze motie uitspreken.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Namens de regering ontraad ik het aannemen van de motie. In het project Hanzelijn heeft de Kamer mij meerdere malen verzocht om haast te maken en voldoende geld beschikbaar te stellen. Daartoe zijn verscheidene moties aangenomen. Naar aanleiding van een kamerbreed aangenomen motie ± dit wil ik nog eens benadrukken ± van de heer De Nèrê tot Babberich is amper één jaar geleden bij de behandeling van de miljoenennota door de regering toegezegd om middelen beschikbaar te stellen om de eerdere vertraging zoveel als mogelijk ongedaan te maken. Nog geen jaar geleden! Deze afspraak is in het regeerakkoord opgenomen. Met deze motie wordt een verzoek gedaan aan het kabinet waardoor deze versnelling meer dan ongedaan gemaakt wordt. De wens om een tunnel te realiseren is onverenigbaar met de wens van de Kamer om de toegezegde openingsdatum te handhaven. De vertraging bedraagt ten minste anderhalf jaar, zoals ik ook in mijn brief naar aanleiding van het AO van 1 april heb aangegeven. ProRail heeft een en ander nog eens voor mij op papier gezet; deze brief heb ik aan de Kamer doorgestuurd. Vertraging leidt bovendien tot het langer blijven voortduren van de situatie dat goederentreinen via de Gooilijn, Amersfoort en Zwolle moeten rijden. Uit het oogpunt van de beperkte capaciteit en de risico's voor de veiligheid vind ik dat een ongewenste situatie.

Net als ik heeft de Kamer een brief ontvangen van de Gedeputeerde Staten van Overijssel en Flevoland. Zij zijn van oordeel dat alle belangen inmiddels naar redelijkheid zijn gewogen. Zij wijzen een heroverwe-

ging af en vragen de Kamer, in het belang van een spoedige aanleg deze lijn te volgen.

Mij is gevraagd toe te zeggen dat de tunnel kan worden gebouwd uit de mogelijke TEN-bijdrage en de meevallers bij de aanbesteding. Dat zou in vele opzichten een sprong in het duister zijn. Om te beginnen kan bij toetsing aan de functionele en milieutechnische eisen blijken dat de meerkosten van een tunnel aanzienlijk hoger zijn dan de 120 mln euro van de door Hattem voorgestelde variant. Wat betreft de TEN-bijdrage waarvoor een aanvraag loopt, heb ik geen hoge verwachtingen. Als er al sprake is van een bijdrage zal deze zeer beperkt zijn, zeker in verhouding tot de meerkosten van een tunnel. Houdt hierbij in gedachte dat de Hanzelijn geen prioritair project is omdat het niet grensoverschrijdend is. De TEN-projectaanvraag geldt voor de eerstkomende drie jaar. Op de begroting staat een bedrag van 45 mln euro. De maximale bijdrage uit TEN is 10%. Aangezien wij geen prioritair project te bieden hebben, kunnen wij niet rekenen op 10%, maar slechts op een lager percentage. Voor minder dan 4,5 mln euro kun je alleen geen tunnel bouwen.

Daarnaast is het schatten van de hoogte van meevallende toekomstige aanbestedingen een hachelijke zaak. Ik herinner de Kamer eraan wat er is gebeurd met de voorjaarsnota, waarin ons investeringsbudget met 3% is gekort. Die korting van 3% slaat niet alleen op alle nieuw aan te besteden gelden, maar wij zijn op de gehele linie 3% gekort. Wij zullen al bijzonder gunstig moeten aanbesteden, willen wij niet ergens anders tekort komen. Het schatten van de hoogte van meevallende toekomstige aanbestedingen is een bijzonder hachelijke zaak. Wie geeft mij en mijn opvolger de garantie dat in 2009 de marktontspanning nog op hetzelfde niveau ligt? Niemand! Mochten die middelen niet vrijvallen, dan moet het kabinet ten koste van andere wensen ± en die moet de Kamer dan ook thuis gaan verkopen ± alsnog op zoek naar aanvullende middelen omdat er dan reeds beloften zijn gedaan. Wij kunnen daar niet op wachten. Deze gang van zaken lijkt mij zeer onverstandig. Het komt erop neer dat middelen die nog niet zijn verdiend, al ingezet zouden moeten worden.

Het spreekwoord over de beer en de huid dringt zich daarom aan mij op.

Alles overheersend is echter dat de financiële problematiek op dit moment dusdanig groot is dat alle meevallers nodig zijn om de 3% aan tegenvallers van de voorjaarsnota op te vangen. Deze 3% geldt zoals gezegd voor het hele investeringsbudget. Bovendien bestaan de problemen met het spoor nog. Ik verwacht zelfs dat er in de komende jaren meer middelen nodig zullen zijn dan nu reeds zijn gealloceerd voor het onderhoud. De kwestie van de vervangingsinvesteringen heb ik de Kamer al eerder gemeld. Op dit ogenblik onderzoeken wij dit samen met ProRail. Als mocht blijken dat er te zijner tijd door meevallende aanbestedingen wel middelen vrijvallen, dan zal ik die heel hard nodig hebben in die sector.

Het is en blijft mijn overtuiging dat een tunnel niet noodzakelijk is. Niet vanwege milieu of geluid, want het geluid zal zelfs minder zijn dan bij de huidige brug. Zelfs als het toemende verkeer wordt meegerekend, zal de burg voor minder geluid zorgen. De tunnel is ook niet noodzakelijk vanwege het aanzicht. Er is nu al een spoorbrug. Ik ben gaan kijken en ik vind dat de spoorbrug die er nu ligt, geen schoonheidsprijs verdient. De nieuwe brug zal die wel verdienen. Er is afgesproken dat de regio wordt betrokken bij het ontwerp en ik zie dan ook niet waarom de Kamer, die nog tal van andere wensen heeft, tenminste 127 mln euro plus de 27 mln euro inzake de 3% extra wil uitgeven aan een project dat niet nodig is en bovendien de aanleg absoluut zal vertragen. Nogmaals, ik ontraad aanname van de motie sterk.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind het teleurstellend dat de minister de oude argumentatie in feite herhaalt en ook niet echt in gaat op datgene wat van onze kant is ingebracht, met name inzake de aanbesteding. De minister kan wel zeggen dat het onzeker is hoe het gaat uitpakken, maar wij weten dat er op dit moment grote percentages winst wordt geboekt met de aanbesteding ten opzichte van de beschikbaar gestelde bedragen. Vervolgens hoor ik de minister zeggen: wij hebben dat geld voor andere dingen nodig. Klopt het dat zij eigenlijk zegt dat zij het geld dat overblijft als het voor minder dan 901 mln euro kan, op een andere



Mevrouw Dijkema (PvdA)

© M. Sablerolle ± Gouda

manier gaat besteden? Die 901 mln euro was toch taakstellend voor de Hanzelijn?

Minister Peijs: Door de structurele korting van de heer Zalm van 3% zullen wij het al moeten doen met minder dan 901 mln. Die korting van 3% uit de voorjaarsnota heeft betrekking op het gehele budget voor alle investeringen van Verkeer en Waterstaat. Wij zullen al 27 mln minder te besteden hebben. Aangezien ook alle reeds aanbestede werken onder de korting van 3% vallen, zullen wij verdraaid veel over moeten houden om te kunnen bouwen wat wij bij de begrotingsbehandeling hebben afgesproken. Dit is een punt waarover wij ons bij Verkeer en Waterstaat grote zorgen maken. Ik zou het bijzonder op prijs stellen als de Kamer bleef bij het plan voor een brug, om dit project niet duurder te maken dan het al is.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ook wij zien wel in welke financiële problemen u hebt, maar wij vinden dat wij maximaal moeten proberen om de duurzame inpassing te kunnen realiseren. U ziet het nut en de noodzaak daarvan niet in. Waar praten wij dan met elkaar nog over? Dan is het goed dat de Kamer een uitspraak doet.

Minister Peijs: Een brug kun je altijd

nog terugdraaien, maar een tunnel niet. Bovendien veroorzaakt de brug minder geluid dan wat er nu ligt. Ik vind het heel vervelend voor de heer Slob dat ik iedere keer hetzelfde moet zeggen, maar wij verschillen aanmerkelijk van mening over de duurzame inpassing. Wij moeten echter met elkaar bezien wat ons in dit land nog te doen staat. De aanleg van de Hanzelijn moet al 27 mln goedkoper. Daarbij komt nog het bedrag van 127 mln voor de tunnel, maar er kunnen nog meer zaken bijkomen. Zo herinner ik mij de tunneltechnische installaties van de Betuweroute. Ik heb nog nooit een project van zo'n omvang meegeemaakt waar geen tegenvaller op kwam. Ik zie een grote brei van ellende voor mij en ik zou mij willen houden aan wat wij nu met elkaar hebben afgesproken en wat met de regio is afgesproken. De voltallige Kamer heeft vorig jaar de regering ertoe opgeroepen om de Hanzelijn aan te leggen, want daar zitten wij om te springen. Het staat ook in het regeerakkoord. Dat is precies wat wij willen doen en wij willen daarmee ook nog op de afgesproken tijd klaar zijn, overeenkomstig de motie van de Kamer. Als de Kamer nu weer een motie aanneemt, welke moet ik dan volgen? De heer De Nèrre tot Babberich zegt dan volgende week tegen mij dat ik zijn motie niet uitvoer. De dag daarna zegt u dat ik

uw motie moet uitvoeren. Ik weet het dan ook niet meer. Daarom hoop ik dat de Kamer consistent vasthoudt aan wat zij vorig jaar bij de begrotingsbehandeling heeft uitgesproken.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Ik vind het prima dat wij met elkaar van mening verschillen, maar ik heb er wel bezwaar tegen dat u moties die eerder door de Kamer zijn aangenomen gaat gebruiken op een manier zoals zij volgens mij niet zijn bedoeld. Indertijd dreigde de aanleg van de Hanzelijn heel veel vertraging op te lopen, omdat de regering er niet veel zin in had om daarin te investeren. Wij voeren vandaag niet de discussie over de vraag of de Hanzelijn wordt aangelegd. In de motie staat nadrukkelijk dat wij binnen het begrote budget van 901 mln willen blijven, maar u houdt u zelf niet aan de afspraken. U geeft nu aan dat het bedrag van 901 mln niet eens meer overeind staat. Mijnheer Zalm kan elke dag wel bedenken dat hij meer kortingen wil invoeren, maar daar kunnen wij niet voortdurend op reageren.

De **voorzitter:** U bedoelt: de minister van Financiën.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Ik bedoel de minister van Financiën, uiteraard, voorzitter.

Mijn vraag is tweeledig. De minister zegt dat tijd het probleem is. Hoe is het nu mogelijk dat, terwijl haar voorganger in 2002 nog van mening was dat de tunnel hooguit een jaar vertraging zou opleveren, die termijn nu al is verzevoudigd? Klopt het dat de minister zich niet meer aan het bedrag van 901 mln houdt? Twee weken geleden deed zij dat nog wel. Inmiddels wordt er 27 mln bezuinigd op het project Hanzelijn. Waar denkt de minister dat geld vandaan te halen? Vorige keer hebt u tegen de Kamer gezegd dat u dat geld niet kon bezuinigen. Dat is dus ook weer iets nieuws.

Minister Peijs: Vóór de voorjaarsnota gingen wij ervan uit dat wij de beschikking hadden over 201 mln.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Het gaat om 901 mln.

Minister Peijs: Wat zei ik dan?

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): U zei: 201

Peijs

mIn, maar daar komen wij vanzelf op uit als het zo doorgaat.

Minister **Peijs**: Ik bedoelde 901 mln. Het is de bedoeling dat dit bedrag er is. Het kabinet moet echter proberen om binnen de gestelde budgettaire grenzen te blijven. Iedereen moet daar een bijdrage aan leveren, dus mijn ministerie ook. Wij zullen op alle mogelijke manieren proberen om het geld ergens vandaan te halen. U moet mij nu niet vragen waar het vandaan moet komen. Wij onderzoeken op dit moment hoe een en ander in het vat moet worden gegoten. Het is een grote zorg. Verkeer en Waterstaat is bij de begroting behoorlijk buiten schot gebleven. Als er moet worden gekozen tussen sociale zekerheid of zorg en andere beleidsterreinen, moet een afweging worden gemaakt. Dit keer heeft het kabinet deze afweging gemaakt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag. Waarom is de vertraging ineens zes jaar terwijl die in 2002 volgens een brief van uw voorganger 4 1/2 jaar bedroeg?

Minister **Peijs**: De bouwtijd van de brug bedraagt vier jaar en die van de tunnel is 4 1/2 jaar langer, dus vijf jaar. Daarnaast moeten alle procedures over worden gedaan. Er moet een tracé procedure plaatsvinden voordat kan worden onteigend. Het Tracé besluit is immers de wettelijke basis voor onteigening. Die zaken kunnen niet parallel lopen. Het moet op de voorgestelde manier worden gedaan omdat er anders geen grond voor onteigening is. In dat geval komt men op de termijnen die ik noemde. Ik ga echter niet uit van een vertraging van vijf jaar, maar een van anderhalf jaar. Ik denk dat dit een reële schatting is. Deze periode kan niet worden verkort. Ik kan dus niet voldoen aan het verzoek dat vorig jaar per motie aan het kabinet is gedaan.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister heeft een duidelijk verhaal. Zij kan op onze steun rekenen. Er kan wellicht meer geld worden gevonden voor andere projecten. De minister is op werkbezoek geweest. Men zal haar hebben uitgelegd dat de nieuwe brug hoger wordt dan de bestaande. Het viel mij op dat er een stukje verderop nog een brug ligt. De

nieuwe spoorbrug wordt toch hoger gebouwd. Als de hoogte wat naar beneden wordt gebracht, kan extra geld worden bespaard.

Minister **Peijs**: Als wij dat doen, voldoen wij niet aan de terugvaloptie van Hattem. Als hun eerste keuze niet gehonoreerd kan worden, wil ik graag naar hun tweede keuze luisteren. Daarom wordt de brug op deze wijze en op deze hoogte gerealiseerd. De hoogte van de brug is ook vastgesteld op basis van de technische eisen van de Rijnvaart.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is mij bekend. De brug waarop ik doel is net gerenoveerd en die ligt er zeker nog vijftig jaar. Ik vind het dus eigenlijk een beetje geldverspilling om die nieuwe spoorbrug zo hoog te leggen.

Minister **Peijs**: Wij kwamen in het algemeen overleg tot de conclusie dat de kosten niet veel hoger zijn. Dit was de tweede terugvaloptie van Hattem en daar wil ik recht aan doen als dat mogelijk is. Ik dank de heer Hofstra voor zijn steun.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om aanstaande donderdag te stemmen over de ingediende motie.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Coördinatiewet Sociale Verzekering en andere wetten in verband met een administratieve lastenverlichting inzake de vaststelling van het premieloon en het uitkeringsloon (Wet administratieve lastenverlichting en vereenvoudiging in sociale-verzekeringswetten) (28219);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de loonbelasting 1964 in het kader van administratieve lastenverlichting en vereenvoudiging in sociale-verzekeringswetten (Aansluitingswet Walvis)(28371).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Het zou natuurlijk mooi zijn als wij over zo'n vijf kwartier klaar kunnen zijn met de eerste termijn. Laten wij het proberen. Aan mij zal het niet liggen!

□

Mevrouw **Noorman-den Uyl** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Gezien het aantal deelnemers aan het debat zou het best kunnen opschieten. Het gaat echter wel om een onderwerp dat van belang is.

Het wetsvoorstel Walvis gaat over het uniformeren van het loonbegrip, de vereenvoudiging van de dagloonsystematiek, de wijziging van de premieafdrachtsystematiek en de uitbouw van de polisadministratie. De hoogte van de uitkeringen wordt bepaald door de dagloonsystematiek. Het doel van de wet is de transparantie en rechtmatigheid van de uitkering te verhogen, de administratieve lasten voor de werkgever te verlagen, de uitvoeringskosten voor de uitvoeringorganisatie te verlagen en de handhaving te verbeteren. De aansluitingswet Walvis regelt de aanpassing in de belastingwet. En na deze volzinnen haakt, denk ik, een fors deel van onze toehoorders af, want het is ingewikkeld en complex. Maar het gaat wel ergens over.

Het gaat erover of mensen die een beroep doen op de sociale zekerheid weten waar zij recht op hebben. Het gaat erover of het sociale-verzekeringsbeleid bij de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid blijft, zoals de Kamer in het wetgevingsoverleg nadrukkelijk heeft aangegeven en waarover de stukken grote vragen laten bestaan. Het gaat erover of administratieve besparingen bij de werkgever, maar ook bij de uitvoeringsorganisaties werkelijkheid worden of straks weer worden weggezogen door een WAO-stelselherziening. Het gaat erover om ten minste op 4 1/2 jaar in Nederland een authentieke polisadministratie te hebben waar actueel en accuraat is vastgelegd welk inkomen en welke rechten er zijn.

In de huidige situatie verschilt de dagloonsystematiek per sociale-verzekeringwet. Het maakt bij dit wetsvoorstel een groot verschil dat men ervoor gekozen heeft om het fiscale loonbegrip dat nu nog afwijkt van het loonbegrip voor premie en uitkering, dichter bij de socialeverzekeringsoverleg te leggen. Dat betekent dat het uitgangspunt van