

81ste vergadering

Dinsdag 8 juni 2004

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 136 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Adelmund, Albayrak, Algra, Aptroot, Arib, Van As, Atsma, Azough, Van Baalen, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Brinkel, Bruls, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cornielje, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Van Dijken, Dijkma, Dittrich, Dubbelboer, Duivesteijn, Duyvendak, Eerdmans, Van Egenschot, Eijnsink, Eski, Ferrier, Van Fessem, Geluk, Van Gent, Gerkens, Giskes, Griffith, De Haan, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Van Heemst, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Hirsi Ali, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Jager, Joldersma, Kalsbeek, Kant, Karimi, Koenders, Koomen, Koopmans, Kortenhorst, Kraneveldt, De Krom, Kruijzen, Lambrechts, Lazrak, Leerdam, Van Lith, Luchtenveld, Marijnissen, Mastwijk, Van Miltenburg, Mosterd, Nawijn, De Nerée tot Babberich, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Rijpstra, Rouvoet, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Szabó, Tichelaar, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Tonkens, Varela, Veenendaal, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Vergeer, Verhagen, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Vos, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weisglas, Wilders, De Wit en Wolfsen,

en de heer Balkenende, minister-president, minister van Algemene Zaken, mevrouw Van der Hoeven, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, de heren Zalm, vice-minister-president, minister van Financiën, Brinkhorst, minister van Economische Zaken, Veerman, minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Hoogervorst, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, mevrouw Nijs, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, mevrouw Van der Laan, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Samsom, Straub, Algra en Eurlings, wegens bezigheden elders;

Weekers, wegens bezigheden elders, de gehele week;

Douma en Van Oerle, wegens verblijf buitenslands;

Stuurman, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de

Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

Vragen van het lid Gerkens aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over **de onzekere toekomst van NS Internationaal als de directie van NS vasthoudt aan het plan om alle verkoopbalies te sluiten en over prijsstijgingen van treinkaartjes**.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. NS Internationaal zit in de problemen. Een van de paniekreactions van de NS is de overweging om verkoopbalies en telefonische verkoop te stoppen en te vervangen door internet en sms-diensten. Een rapport van Berenschot toont aan dat dit het voortbestaan van NS Internationaal ernstig bedreigt. Hiermee staat naast 250 banen ook de internationale mobiliteit op het spel.

Voorzitter. Niet alleen mijn partij is deze mening toegedaan; 25.000 reizigers steunden het NS-personeel gisteren bij hun acties. Bij het aanbieden van de handtekeningen zei NS-directeur Veenman dat de NS bij het maken van de keuze om deze problemen op te lossen zal kijken naar het bedrijf en het personeel. Ik mis in dit rijtje de reiziger. Het is tekenend voor het hele beleid van de NS dat de reiziger kennelijk niet meer centraal staat als het gaat om goed en betaalbaar openbaar vervoer.

Voorzitter. Ik zie hier een rol voor de staatssecretaris weggelegd. Gaat

Gerkens

de staatssecretaris zich inzetten voor een scenario, waarbij de toekomst van het internationale treinverkeer niet in gevaar komt? Deze toekomst is zeker mogelijk, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het grote succes van de treinreiswinkel in Leiden. Waarom is de NS niet zo succesvol? Op welke manier gaat de staatssecretaris de NS aansporen om het internationale treinverkeer te stimuleren? En welke garanties kan de staatssecretaris geven dat de treinkaartjes voor onder andere ICE, Thalys en HSL-Zuid betaalbaar blijven?

Voorzitter. Bij de NS Commercies bestaan plannen om bij de aanschaf van drie dagkaarten een gratis vliegticket te gaan verstrekken. Ik hoop niet dat dit het signaal is dat de NS wil afgeven aan de internationale reiziger en ik hoop zeker niet dat de staatssecretaris die reiziger ook liever ziet vliegen.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Mevrouw Gerkens vraagt mij allereerst wat ik ga doen aan het voornemen van de NS om een aantal van de internationale balies te sluiten en de kaartverkoop voortaan via internet te laten verlopen. De markt voor het Europese personenvervoer is vrij. Het initiatief voor internationale treindiensten berust bij vervoerders en is dus een private aangelegenheid. Wij hebben specifiek onze rol in relatie tot het nationale vervoer, maar de afspraak is dat de internationale treindiensten een private aangelegenheid zijn. Het is dus aan NS Internationaal of aan andere internationale vervoerders om te bepalen hoe de kaartverkoop plaatsvindt. Overheden hebben daarmee geen bemoeienis. Mevrouw Gerkens heeft hierover vorig jaar vragen gesteld aan de heer De Boer, die ook in deze lijn beantwoord zijn.

Betekent dit dat wij helemaal niets doen op dit vlak, mijnheer de voorzitter? Nee, wij hebben bijvoorbeeld het contract met HSA in portefeuille. De minister heeft daarover onlangs met de Kamer gesproken of zal daar eerstdaags met de Kamer over spreken. Daarin staat expliciet aangegeven welke frequentie aan internationaal vervoer er geleverd zal moeten worden en tegen welke prijzen. Voor het grootste deel van het internationale vervoer, het HSA-vervoer, oefenen

wij langs een andere weg invloed uit, namelijk via de contracten die wij met NS afsluiten. Naar aanleiding van de protesten gisteren heeft de NS een aantal dingen tegen het personeel gezegd, namelijk dat wordt gekeken naar het bedrijf en het personeel en dat zij in de komende jaren bij de tien nog resterende internationale balies gefaseerd zal overgaan tot zelfbediening, waarbij wel naar de klant wordt gekeken. Ook andere opties voor de verkoop van internationale tickets worden bekeken, zoals de reisbureaus, per telefoon of de treinwinkel.

Tot slot merk ik op dat de tickets voor de Benelux en voor het westen van Duitsland via de kaartautomaat te verkrijgen zijn. Dat is eigenlijk het resterende deel. Vooral de Duitse lijnen zitten niet in het HSA-contract, maar die kaarten zijn via de kaartautomaat te verkrijgen. Wij gaan daar niet over, wij willen daar ook niet over gaan. Er is ook een internationale afspraak dat dit geen overheidsaangelegenheid is. Aangezien wij internationale mobiliteit belangrijk vinden en rekening willen houden met het budget dat wij investeren in en het gebruik dat wordt gemaakt van de HSL hebben wij extra contracten gemaakt waarin dit soort dingen geregeld worden.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben het niet eens met de staatssecretaris. Zij zegt dat het niet haar verantwoordelijkheid is, maar dat het aan die bedrijven is. Vervolgens zegt zij dat zij het internationale treinverkeer wel een beetje belangrijk vindt en dat zij dat heeft vastgelegd. De HSA is maar heel beperkt. Wij hebben nog veel meer internationale treindiensten. Ik vind dat de staatssecretaris verantwoordelijk is voor onze internationale bereikbaarheid, dus niet voor NS internationaal, maar wel voor het internationale treinverkeer. Het is veel te kort door de bocht om te zeggen dat zij het verder aan de NS overlaat. Ik vind dat zij die verantwoordelijkheid moet nemen. Nu wordt gezegd dat die loketten wellicht per 1 januari 2005 al dichtgaan. Ik ga niet zitten wachten totdat NS internationaal met alle onderzoeken naar buiten komt. Ik wil nu van de staatssecretaris horen dat zij zich zal inzetten voor een goede bereikbaarheid van de loketten. Gaat zij de beslissing die de NS straks neemt toetsen op de effecten voor

het internationale treinverkeer? Zij is tenslotte verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid van het internationale treinverkeer.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij verschillen hierover ernstig van mening. Ik heb net gezegd dat wij de verantwoordelijkheid voor de kaartverkoop voor het internationale treinverkeer overlaten aan het bedrijf. Het is een Europese aanpak om dat aan de verschillende vervoersbedrijven over te laten, NS internationaal en de andere internationale vervoerders. Wij nemen onze verantwoordelijkheid bij de aanleg van infrastructuur. Als wij infrastructuur aanleggen, sluiten wij contracten met de gebruikers daarvan. U zegt dat HSA beperkt is, maar het is precies andersom. Het is juist het grootste deel.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De staatssecretaris vertelt mij toch niet dat zij alle verantwoordelijkheid voor het internationale treinverkeer heeft afgeschoven naar de bedrijven? Zij heeft toch nog een verantwoordelijkheid in het geheel? Ik kan de staatssecretaris toch wel aanspreken op de manier waarop zij het internationale treinverkeer met welk bedrijf dan ook regelt? Of zegt de staatssecretaris dat NS Internationaal het maar moet doen en dat het prima is als NS Internationaal alle verkoopbalies wil sluiten?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij beginnen onszelf beiden te herhalen. Het Rijk is verantwoordelijk voor het nationale vervoer. In de concessies worden afspraken gemaakt over de tijden en de prijzen. Internationaal hebben wij afgesproken dat grensoverschrijdend vervoer aan de internationale vervoerders wordt overgelaten, bijvoorbeeld NS Internationaal. Voor HSA hebben wij daar een eigen contract naast gemaakt. Dat willen wij niet voor de lijnen richting Duitsland, maar de oplossing daarvoor is dat die kaarten via de automaat te koop zijn. De NS zal het in de komende jaren afbouwen voor de overige netten. De enige manier waarop het Rijk nog kan meekijken, is als aandeelhouder, want dat zijn wij nog steeds. Wij zullen natuurlijk naar aanleiding van de discussie over het rapport van Berenschot bezien wat de effecten

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

zijn voor NS International, maar het bedrijf moet zelf beslissen over de verkoop van internationale kaartjes. Wij zorgen er slechts voor dat die lijnen er zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat de staatssecretaris hier zegt, is onthutsend. Zij duwt de NS van zich af, terwijl de overheid grip zou moeten willen houden op het bedrijf. De staatssecretaris is bezig om in een concessie te regelen hoe de verhouding wordt tussen bewindspersoon, politiek en het bedrijf NS. Is zij bereid daarin een aantal minimale voorwaarden op te nemen voor het internationale treinverkeer? Deze kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de manier waarop mensen hun kaartjes kunnen kopen. Als zij dit loslaat, kiest zij voor ± Berenschot waarschuwt daarvoor ± een neerwaartse spiraal bij het internationale treinverkeer.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de concessie gaat het om de aanbesteding van het nationale spoor. Daarin staat ook expliciet beschreven wat de beschermde nationale kaartsoorten zijn. In het verleden is afgesproken dat eersteklaskaarten en internationale kaarten daarbuiten zouden vallen. De gevoeligheid bij de internationale kaarten ligt, zoals Berenschot aangeeft, in de vraag of mensen erin kunnen meegaan. Dit is een belangrijk onderwerp. Zijn ouderen in staat om de kaartjes te kopen? Gaan mensen inderdaad gebruikmaken van het internet? De NS hebben gezegd dit goed te zullen onderzoeken. Indien zij zaken afbouwen, zal dat langzaam gebeuren. Daarnaast zal worden gezocht naar alternatieven, want ook zij willen natuurlijk niet dat het aantal reizigers terugloopt. Nogmaals, ik wil als overheid niet treden in bedrijfsmatige aspecten. Wij hebben zaken als de vorm waarin kaarten worden verkocht, op afstand gezet. De NS moeten worden afgerekend op zaken als het aantal vervoerde mensen, het aantal zitplaatsen en de punctualiteit, en niet op de wijze waarop zij daartoe komen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het gaat over de vraag in hoeverre het openbaar vervoer straks nog toegankelijk is voor mensen en wat de serviceverlening is. Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris

niet verantwoordelijk wil zijn voor de bedrijfsvoering van de NS, maar zij moet zich wel verantwoordelijk voelen voor die toegankelijkheid. Als mensen kaarten niet meer kunnen kopen omdat die alleen beschikbaar zijn via internet of veel te duur zijn, heeft de staatssecretaris een probleem. Ik hoop dat ook zij dat zo voelt.

Deze week hebben de NS laten weten de prijs van de kaartjes opnieuw te willen verhogen. Helaas hebben de consumentenorganisaties zich een beetje in het pak laten naaien. Laat de staatssecretaris dat ook gebeuren, of zegt zij dat genoeg genoeg is? De prijzen rijzen de pan uit, wat in geen verhouding staat tot de geleverde kwaliteit.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik voel mij wel degelijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer; dat gaf ik zonet al aan. Het gaat niet zozeer om de vraag hoe de kaartjes worden verkocht, maar om de toegankelijkheid daarvan. Als in een rapport wordt gesteld dat slechts 1% gebruikmaakt van internet en 60% het kaartje aan de balie koopt, is dat zorgelijk. In dat verband is het aan de NS om aan te geven hoe zij het willen doen en om alternatieven te zoeken. Als aandeelhouder zullen wij vragen: wat komt daaruit, en levert dat een teruggang op? Ik ben als staatssecretaris wel verantwoordelijk voor hoe het totale vervoer per spoor verloopt: voldoet dat aan alle eisen die wij hebben gesteld? Zonet heb ik al gewezen op zaken als punctualiteit en klanttevredenheid. In dat laatste punt zit ook het onderwerp "kaartjes". Verkoop hoeft niet per se via een loket te verlopen, maar er moet wel sprake zijn van een overgangsfase, zodat mensen kunnen meegaan in nieuwe ontwikkelingen. Het gaat, zoals mevrouw Dijksma terecht zegt, niet om de bedrijfsvoering maar om het resultaat.

Over de prijsverhoging is lang gediscussieerd tussen Locov, ROVER, de Consumentenbond en de NS. In 2003 hebben de NS geen prijsverhoging doorgevoerd. Dat levert de NS een krap budget op, want NS is een verliesgevend bedrijf. Dat geldt in ieder geval voor NS-reizigers, terwijl de andere onderdelen er kielekiele uitspringen. Omdat de verhoging niet wordt doorgezet, kost dat over de jaren heen steeds meer extra

geld. Daarom hebben de NS aangegeven die verhoging een keer te willen inhalen. Consumentenorganisatie Locov en andere partijen hebben daarop gezegd: dat is goed, als de NS daar een prestatie tegenover zetten, namelijk verhoging van de punctualiteit.

De NS hebben daaraan het afgelopen jaar heel hard gewerkt en hebben daarmee voorkomen dat de rechtszaak die nog loopt, verder doorgevoerd dient te worden. De verschillende organisaties hebben hun tevredenheid uitgesproken en nu is het aan mij om te zien wat ik ermee doe. Het is namelijk in strijd met het overheidscontract om twee prijsverhogingen in één jaar door te voeren. In een voordiscussie heb ik de Kamer al geantwoord dat ik hier in principe positief tegenover sta als beide partijen zich aan de afspraken houden. De NS verbeteren hun prestaties en dan mag daar wat de klanten betreft ook iets tegenover staat, namelijk die prijsverhoging. Ik denk dat men daarmee in de toekomst allebei beter uit is. De NS hebben ook meer geld om te investeren in treinen. Hebben zij dit geld niet, dan gaat dit ten koste van diezelfde klant.

Voordat ik definitief "ja" zeg tegen de NS, moet ik het eerst verwerken bij de concessies. Ik heb net alle reacties op de concessies teruggekregen van de consumentenorganisaties. Ook heb ik nog wat nieuwe vragen van de NS gekregen. Binnen twee weken wil ik alles in totaal bezien en de concessies naar de Kamer sturen. Vervolgens zal ik een definitieve keuze maken, maar in principe sta ik er positief tegenover.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik wil nog even terugkomen op het internationale personenvervoer. De antwoorden van de staatssecretaris vond ik vrij procedureel. In feite zegt zij: ik ga er niet over en ik bemoei mij er niet mee want het is een kwestie van de internationale vervoersbedrijven. Maakt zij zich geen zorgen over de ontwikkelingen in het internationale personenvervoer als je kijkt naar het niveau van de dienstverlening en het aantal reizigerskilometers? Is dat geen inhoudelijke reden om zich daar wat nadrukkelijker mee te gaan bemoeien?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het afgelopen jaar heb ik geen cijfers

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

gezien waaruit blijkt dat er sprake zou zijn van achteruitgang. De enige zorg die ik heb, komt voort uit het rapport van Berenschot waarin vraagtekens worden geplaatst bij de internetconstructie. Ik wil dat dan ook aanzien. Mijn antwoord is zo procedureel omdat ik het belangrijk vind om politiek onderscheid te maken tussen de zaken waar wij werkelijk over gaan en de zaken die ergens anders horen. Je moet dat onderscheid goed maken, wil je hier niet iedere keer spreken over zaken die niet tot jouw terrein behoren.

Het ligt anders als je weer een overheidsorganisatie zou maken van de NS. Sommigen zijn daar voorstander van, maar dat zijn wij nu niet. Op dit moment zijn de rollen gescheiden en die gescheiden rol wil ik hier ook uitoefenen. Nogmaals, ik voel mij wel verantwoordelijk voor de resultaten, maar niet voor de vorm waarin. Ik vind dat een bedrijf zelf moet kiezen hoe resultaten worden behaald. Natuurlijk zal ik altijd kritisch meekijken en vragen: doet u dat wel op de juiste wijze? Ik vind het alleen geen taak voor de rijksoverheid om de NS te vertellen op welke manier zij hun kaartjes aan de man moeten brengen.

Vragen van het lid Marijnissen aan de minister-president over **koopkrachtverlies van werknemers door kabinetsplannen voor het prepensioen.**

De heer **Marijnissen** (SP): Voorzitter. De temperatuur loopt op in de polder. Dat kunnen wij vandaag merken, maar dat konden wij ook gisteren merken in de Rotterdamse haven, waar 2000 havenwerkers naar buiten liepen om te demonstren tegen het kabinetsbeleid en in het bijzonder het beleid rond prepensioen. De actie werd geleid door de FNV en er werd aangekondigd dat er nog vele acties zullen volgen. Er liggen dus een hete zomer en herfst in het verschiet.

Centraal staat het thema: hoe kan de arbeidersbeweging in dit land opstaan tegen het VVD-beleid van dit kabinet? Ik roep in herinnering een verhoging van de huren, een verlaging van de huursubsidie, afbraak van de WAO, sloop van de WW en eerder al de bijstand. Voorts noem ik de verlaging van het

minimumloon terwijl de topsalarissen natuurlijk blijven stijgen en uitbreiding van de arbeidstijden terwijl de bescherming in het kader van de Arbo zal worden teruggebracht.

Bij het najaarsakkoord heeft de vakbeweging zich buitengewoon coöperatief opgesteld richting het kabinet. Men heeft ingestemd met de nullijn. Dat heeft men onder andere gedaan in de overtuiging dat het kabinet bij de behandeling van het prepensioen bereid zou zijn om water bij de wijn te doen om tot een akkoord te komen. Dat is niet gebeurd. Behalve over de leeftijd verschilt men ook van mening over de vraag of het prepensioen gezamenlijk moet worden geregeld of individueel.

De FNV is deze week met cijfers gekomen over de materiële gevolgen van een individueel in plaats van een collectief prepensioen voor de portemonnee van mensen. Daaruit blijkt dat het eindbod van het kabinet neerkomt op een koopkrachtdaling van 2,5%. Als het kabinet doet wat het heeft aangekondigd, komt het zelfs neer op een daling met een percentage van 5% tot 10%. Berenschot heeft hier al op gereageerd door te zeggen: dat is slecht voor de Nederlandse economie. Ik wijs er maar op dat het een rechtstreeks gevolg is van het kabinetsbeleid.

Voorzitter. Mijn vragen aan de minister-president. Is er nog wel sprake van een nullijn of is het in feite een "minlijn"? Gaan mensen er met andere woorden op achteruit? In het debat van vorige week over werkgelegenheid en werkloosheid zei de minister-president looneisen niet te zullen aanvaarden. Cao's waarin een loonstijging wordt afgesproken, zullen niet algemeen verbindend worden verklaard. Hoe valt dit te rijmen met de consequentie van het kabinetsbeleid dat mensen in hun koopkracht worden gepakt en in de min worden gedrukt als ze premie moeten betalen om vervroegd uit te kunnen treden?

Ik was gisteren in de Rotterdamse haven en heb daar met mensen gesproken. Ik heb mensen gesproken die met hun vijftiende aan het werk zijn gegaan. Ik wil niet theatraal doen, maar die mensen zeiden met tranen in hun ogen tegen mij: hier heb ik veertig jaar gewerkt en hier heb ik al die tijd uitgezien naar het moment dat ik vervroegd kon

aftreden; het kabinet pakt mij die droom nu af.

Vorige week heb ik het kabinetsbeleid getypeerd als een oorlogsverklaring. Ik denk dat ik dat terecht heb gedaan.

Minister **Balkenende**: Voorzitter. Ik bedank de heer Marijnissen dat hij mij nogmaals, na de debatten die wij de afgelopen weken hebben gevoerd over het voorjaarsoverleg en de werkgelegenheid, in de gelegenheid stelt, in de Kamer het belang van dit dossier onder de aandacht te brengen.

In eerdere debatten heb ik aangegeven dat het kabinet een andere visie op het prepensioen en de VUT heeft dan de fractie van de SP. Zijn prepensioen en VUT verworven rechten die niet ter discussie mogen worden gesteld of zijn het belang van voldoende aanbod van arbeid om onze economie en sociale zekerheid overeind te houden en toekomstige welvaartsgroei belangrijker? Het kabinet kiest nadrukkelijk voor het laatste. Het kabinet kiest daarmee voor een jongere generatie die er niet op zit te wachten om twintig jaar voor een voorziening te betalen, waarvan ze zelf niet zullen profiteren.

De actie van de CNV Jongeren heeft dat nog eens helder gemarkeerd. Ik verschil dan ook met de heer Marijnissen van mening dat jongeren dat wel zouden moeten doen in verband met de solidariteit. Ik denk dat de CNV Jongeren hem op dit punt veel te melden zouden moeten hebben. Jongeren moeten solidariteit opbrengen voor de WW, de WAO, de zorg en de AWBZ, maar niet voor het voordeel om eerder te kunnen stoppen met werken.

In het debat van vorige week is duidelijk gemaakt dat de pensioenen en de AOW volstrekt buiten deze discussie staan. Aan de ouderdagsvoorziening wordt niet getornd. Bovendien is het ook in de plannen van het kabinet nog steeds mogelijk om eerder te stoppen met werken. Dat geldt zeker ook voor de generatie die veertig jaar heeft gewerkt.

Het toekomstbestendig maken van het prepensioen voorkomt in algemene zin juist dat de prepensioenlasten onhoudbaar stijgen en alle koopkracht opeten. De heer Marijnissen suggereert echter wel dat wij dat zouden moeten doen. De