

Noten

Noot 1 (zie blz. 2134)

DE ZEKERHEID VAN WERK

Pamflet voor een flexibele arbeidsmarkt met nieuwe banen

Fatma Koşer Kaya

«We live in an era of creative destruction. The new order grows out of the old by destroying the old ways of producing goods and trading. This is an era of greater risk and return. The modern welfare state even at its newly «reformed» level is maladapted to this new world economy because it discourages risk taking and efficient adaptation by providing «social insurance» to preserve the status quo at precisely the time when many old economic practices are no longer productive».

James Heckman (2003), winnaar van de Nobelprijs voor economie in 2000

Inhoud

Inleiding
Globalisering
Flexibilisering van arbeidsrelaties
Resultaatgericht werkgelegenheidsbeleid
De D66-voorstellen op een rij
Een soepeler ontslagrecht
Meer ruimte voor uitzendwerk
Afschaffen CWI en UWV
Reïntegratiemiddelen
Uitvoering sociale zekerheid en arbeidsmarktbeleid
Bijlage 1: Het huidige ontslagrecht
Bijlage 2: De dichtgerregelde uitzendbranche
Literatuur

Door: Fatma Koşer Kaya, D66-woordvoerder Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Marcel de Rooter, beleidsmedewerker Tweede-Kamerfractie D66

Uitgave: D66 Tweede-Kamerfractie, december 2005

Inleiding

Wat is belangrijker? De zekerheid binnen een baan, of de zekerheid dat als je je baan verliest je snel weer een nieuwe kunt vinden? D66 kiest voor een flexibele arbeidsmarkt, omdat dat de zekerheid biedt veel mensen snel aan de slag kunnen.

D66 is er niet alleen voor de *insiders* op de arbeidsmarkt. Eén van de belangrijkste uitdagingen is juist om de *outsiders* een kans te geven op een baan en om tweedeling op de arbeidsmarkt tegen te gaan. Daarbij durft D66 te kiezen. Wij stellen voor, om het ontslagrecht te versoepelen en te vereenvoudigen. Dat maakt het voor werkgevers aantrekkelijker om mensen snel in dienst te nemen.

Niemand slaagt er zo goed in mensen te reïntegreren op de arbeidsmarkt als de uitzendbureaus. Voor hen willen wij minder strenge regels, opdat zij optimaal hun werk kunnen doen en kunnen bijdragen aan de broodnodige flexibiliteit.

Tegelijkertijd zien we dat de instrumenten die de overheid zelf in het leven heeft geroepen om mensen te reïntegreren onvoldoende presteren, terwijl de kosten hoog zijn. Zonder aantoonbaar macro-economisch werkgelegenheidsresultaat is het zinniger om het geld van reïntegratieprojecten te besteden aan een lagere belasting op arbeid. Daarvan weten we immers zeker dat het werk oplevert. Het beschikbaar maken van voldoende banen op elk niveau biedt de beste kans op deelname aan de arbeidsmarkt van zoveel mogelijk mensen.

Omdat we de uitvoering van de WW aan de gemeenten overlaten en al eerder in het kader van de WIA hebben voorgesteld belangrijke taken in de uitvoering daarvan aan private verzekeraars over te doen, kunnen het CWI en het UWV goeddeels worden ontmanteld. Op die manier zorgen wij voor minder loketten, meer helderheid en betere begeleiding voor werknemers. Voor alle vragen over arbeid en inkomen kunnen zij straks bij één loket in de gemeente terecht.

Uiteraard is dit een visie op de middellange termijn, waarvoor D66 steun zal zoeken in de samenleving bij andere partijen in de Tweede Kamer. Maar het geeft ook de richting aan, die wij in de komende debatten over sociale zaken en werkgelegenheid zullen verdedigen. De richting van meer flexibiliteit, meer helderheid en meer banen.

Boris Dittrich, fractievoorzitter D66 Tweede-Kamerfractie

Globalisering

Eén van de belangrijkste internationale trends is de globalisering, die met de enorme economische ontwikkeling van China en India duidelijk zichtbaar is. Politiek en publieke opinie hebben de neiging hier defensief op te reageren. Dat is jammer, want het belemmert het zicht op de werkelijke kansen en bedreigingen.

In principe vergroot internationale handel de materiële welvaart. Deze gedachte vormt bijvoorbeeld het economisch fundament onder de Europese Unie (EU): vrij verkeer van goederen, diensten, kapitaal en arbeid zorgt voor een optimale allocatie van schaarse middelen, en zo voor een optimale welvaart (en daar kun je moeilijk tegen zijn). Als handelsland bij uitstek heeft Nederland altijd enorm van open grenzen geprofiteerd, en wil Europa niet veranderen in een museum dan is het echt van levensbelang dat er een fatsoenlijk vrij verkeer van diensten en van werknemers komt, ook voor die uit Oost-Europa.

Van handel worden we beter

Volgens het Centraal Planbureau (2005) blijkt uit onderzoek dat door toename van de intra-Europese handel de gemiddelde ingezetene van de EU 10% meer verdient dan zonder Europese integratie het geval zou zijn geweest. Dat is ook logisch, want iedereen begrijpt dat het de welvaart in ieder geval niet ten goede komt als Goudse stroopwafels niet in Den Bosch verkocht mogen worden ter bescherming van de Bosche bol, of als Amsterdamse bouwvakkers niet in Utrecht zouden mogen werken. Waarom begrijpen we dit principe niet

als het om Europa of internationale handel in het algemeen gaat?

Om te beginnen gaat D66 er vanuit dat ook de ontwikkeling van China en India in economisch opzicht een goede zaak is:

- miljarden (arme) mensen kunnen profiteren van een hogere materiële welvaart;
- internationale handel betekent dat arbeid en kapitaal internationaal efficiënter kan worden ingezet. Alle landen worden daar in principe beter van, de algehele materiële welvaart stijgt. Of vanuit een iets andere invalshoek: er openen zich grote nieuwe perspectieven en de bijbehorende kansen moeten we meer dan nu aangrijpen;
- naast de VS en in mindere mate Europa en Japan krijgen de wereldeconomie er nieuwe groeimotoren bij;
- Nederland profiteert nu al, als doorvoerhaven naar de rest van Europa, enorm van de toegenomen import uit China.

«Internationale uitbesteding («outsourcing») is niet zozeer een vloek als wel een zegen, aangezien het landen de mogelijkheid biedt om de vruchten van internationale arbeidsdeling te plukken». De Raad van Economisch Adviseurs in «De onbetwistbare noodzaak van meer onderzoek, onderwijs en ondernemerschap» (2005)

Kanttekeningen bij de globalisering

Natuurlijk zijn er ook kanttekeningen te plaatsen. Alleen al door hun inwoneraantallen groeien China en India steeds meer uit tot supermachten. Dat heeft belangrijke geopolitieke consequenties: er vindt een machtsverschuiving plaats, overigens niet alleen politiek, economisch en militair maar ook cultureel. Verder is het evident dat de stormachtige ontwikkelingen hun weerslag hebben op het milieu en op het energieverbruik. Dat is ook geopolitiek en economisch niet onbelangrijk, bijvoorbeeld omdat vroeg of laat de fossiele energiebronnen uitgeput raken.*

In economisch opzicht kan verder nog gezegd worden dat India en China in institutioneel opzicht verre van volmaakt zijn; denk alleen maar aan de gebrekkige democratie en mensenrechtensituatie in China. Op termijn brengt dat risico's met zich mee voor de stabiliteit van de economie, de economische groei en de financiële stelsels in die landen. Naarmate China en India een zwaarder gewicht hebben in de wereldeconomie zal dat mondiaal destabiliserender werken.

* Door hun grote thuismarkten krijgen deze landen bijvoorbeeld ook steeds meer mogelijkheden om internationale standaarden te bepalen.

Hoewel in principe alle landen economisch profiteren van de globalisering, profiteert niet ieder land in gelijke mate en zijn er binnen landen mensen die profiteren (vaak minder duidelijk zichtbaar), maar ook groepen die er, in ieder geval op korte termijn, op achteruit gaan doordat bedrijven failliet gaan of werkgelegenheid naar het buitenland verplaatsen, of omdat de loonontwikkeling onder druk komt als gevolg van toenemende internationale concurrentie. Macro-economisch is dit een heel natuurlijk en ook al lang bestaand proces. Analytisch bekeken betekent het dat er wordt gesaneerd, waardoor er middelen vrij komen die lonender dan

voorheen worden ingezet. Sterker nog, als zich geen werkgelegenheid verplaatst naar lagelonenlanden moeten we ons pas echt zorgen maken, want dan zijn we zelf een lage-lonenland geworden.

De problemen die voortvloeien uit globalisering zijn dus grotendeels herstructureringsproblemen, maar deze relativisering betekent niet dat we geen maatregelen moeten nemen. Door de omvang van landen als China en India en de hoogte van hun economische groei (gecombineerd met allerlei technische ontwikkelingen zoals in de ICT en de biotechnologie) worden we geconfronteerd met veranderingen die een ongekend groot momentum kennen. Willen wij tegelijkertijd een kenniseconomie opbouwen, de kansen van de globalisering en nieuwe technologieën grijpen en de sociaal-economische gevolgen van het veranderingsproces beheersbaar houden, dan zullen we snel en slagvaardig moeten zijn. Onze economie moet adequaat kunnen inspelen op kansen en bedreigingen. Dat kan alleen als de arbeidsmarkt voldoende flexibel is. Uiteindelijk is dat ook het meest sociaal, want het geeft werknemers meer kans op een goede baan.

Flexibilisering van arbeidsrelaties

Een werkgever moet niet bang zijn om personeel in te huren. Op dit moment zijn werkgevers dat wel. Omdat het zo'n gedoe is om vast personeel te ontslaan, zien zij maar al te vaak af van het aannemen van mensen. Nieuwkomers en mensen met een zwakke positie op de arbeidsmarkt (*outsiders*) worden als eerste de dupe wanneer de vaste banen vergeven zijn aan de *insiders*. De outsiders komen er dan niet meer tussen en raken aangewezen op tijdelijk werk of een uitkering (en soms zelfs dat niet, zoals bij huisvrouwen). Het kabinet heeft een goede eerste aanzet gegeven met het voorstel om de verwijtbaarheidstoets voor de WW te versoepelen. Het aantal pro-formaprocedures gaat daarmee omlaag, maar daar moet het wat D66 betreft niet bij blijven. D66 doet daarom in deze notitie voorstellen om het ontslagrecht verder te versoepelen, zodat werkgevers minder terughoudend hoeven te zijn bij het aannemen van personeel en om de tweedeling tussen vast en flexibel personeel op de arbeidsmarkt te verminderen. Ook kan het ontslagrecht eenvoudiger georganiseerd worden door de preventieve ontslagtoets af te schaffen.

De wens een tweedeling te vermijden wil niet zeggen dat D66 geen waardering heeft voor flexibele arbeid zoals uitzendwerk, integendeel. Dit soort werk biedt veel werknemers precies de flexibiliteit waar ze op dat moment van hun leven behoefte aan hebben. Bovendien is uitzendwerk voor veel mensen de springplank naar een vaste baan. Gedurende de tijd dat ze op zoek zijn naar vast werk, kunnen ze ondertussen via tijdelijk werk in hun levensonderhoud voorzien, contact houden met de arbeidsmarkt en de maatschappij en werkervaring blijven opdoen. Als mensen éénmaal op die manier aan de slag zijn, komt van het één dikwijls het ander en rollen ze vanzelf meestal weer in een nieuwe baan.

Uitzendarbeid als springplank

Uit onderzoek blijkt dat in Nederland 80% van de werklozen na een tussenstap via tijdelijk werk na vijf jaar een vaste baan heeft, terwijl dat bij de mensen die geen*

tijdelijk werk hebben verricht slechts 50% is. Ook hebben mensen die eerst tijdelijk werk verrichten minder tijd nodig om een vaste baan te vinden. Uit via de ABU verkregen cijfers blijkt dat in de periode 1993–2003 meer dan 7 miljoen mensen als uitzendkracht gewerkt hebben. In deze periode fungeerde uitzendwerk als opstapje naar de arbeidsmarkt voor bijna 400 000 (gedeeltelijk) arbeidsongeschikten, 750 000 allochtonen, meer dan 400 000 ouderen en ca. 260 000 langdurig werklozen. Gecorrigeerd voor dubbelstellingen werden meer dan 1,5 miljoen mensen uit deze doelgroepen aan de slag geholpen.

* Zie Zijl (2005).

Helaas zijn de regels en CAO-afspraken over uitzendwerk op dit moment zodanig beperkend en bureaucratisch dat minder mensen dan idealiter mogelijk is langs deze weg aan de slag komen. Daarom doet D66 voorstellen om de belemmeringen en de bureaucratie te verminderen.

De voorstellen over het ontslagrecht en uitzendarbeid staan niet op zichzelf. Wereldwijd is sprake van revolutionaire economische veranderingen als gevolg van de reeds eerder genoemde globalisering (China en India) en door het gebruik van nieuwe technologieën. Als we optimaal willen profiteren van de kansen die dit biedt en tegelijkertijd de gevolgen van de bijbehorende saneringen goed willen opvangen, zullen we onder andere onze arbeidsmarkt flexibeler moeten maken. Dat betekent dat er een sociaal vangnet moet zijn voor mensen die onvrijwillig hun baan verliezen, maar ook dat er snel weer zicht moet zijn op werkherleving om langdurige werkloosheid te vermijden. Daarbij hoort een kortere, maar hogere WW-uitkering. Een versoepeld arbeidsrecht draagt daar aan bij, maar daarmee zijn we er nog niet. Het werkgelegenheidsbeleid moet veel meer resultaatgericht en gestroomlijnd worden.

Resultaatgericht werkgelegenheidsbeleid

Alleen al op artikel 23 (Reïntegratie) van de begroting van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid wordt voor 2006 voor een bedrag van bijna € 1,8 miljard geraamd aan reïntegratiemiddelen, waarvan het overgrote deel (ruim € 1,6 miljard) naar de gemeenten gaat.

Grote reïntegratiebudgetten per werkloze

Als je het simpel voorstelt is de overheid van plan om in 2006 € 2844 per werkloze met een werkloosheidsuitkering uit te geven aan reïntegratiemiddelen*. Per bijstandsgerechtigde onder de 65 jaar** is zelfs sprake van een reïntegratiebudget van € 4682 per persoon. En we hebben het dan alleen nog over de programma-uitgaven op de begroting, terwijl één en ander ook nog eens uitgevoerd moet worden door allerlei overheidsorganisaties met alle kosten vandien.

In reactie op de motie-Bakker (Kamerstuk 30 300, nr. 45) heeft staatssecretaris Van Hoof inmiddels een brief met meer cijfers over de reïntegratie naar de Kamer gestuurd. In 2005 wordt er inclusief de WAO bijna € 1,9 miljard aan inkoop van reïntegratietrajecten geraamd, waarvan € 80 miljoen voor de WW en € 1,6 miljard voor de WWB. Van deze € 1,6 miljard is € 841 miljoen bestemd voor

gesubsidieerde arbeid en € 770 miljoen voor trajecten/voorzieningen.

Volgens de staatssecretaris waren de reïntegratiemiddelen in 2004 beschikbaar voor ruim 1,4 miljoen uitkeringsgerechtigden (WWB, ANW, WW en WAO) en niet-uitkeringsgerechtigden. Van de bijstandsgerechtigden die een reïntegratietraject volgen, vindt slechts 10% binnen twee jaar regulier werk.

* Dit is het totale bedrag van € 1 763 539.000 aan reïntegratiemiddelen op artikel 23 van de SZW-begroting gedeeld door de raming van 620 000 werkloosheidsuitkeringen genoemd op blz. 178 van de SZW-begroting.
** Hiervan zijn er in 2006 naar verwachting in de SZW-begroting 348 000.

Het gaat al met aldus om forse bedragen, waarvan we wel willen weten of ze goed besteed worden. Daar zit echter een probleem, want op dit moment wordt er niet resultaatgericht gewerkt. Er bestaat zelfs nauwelijks inzicht in de resultaten, terwijl je toch zou willen weten of de werkloosheid dankzij de reïntegratiemiddelen lager is dan zonder het geval zou zijn geweest. Op grond van empirische inzichten uit de wetenschappelijke macro-economische literatuur is er echter volop reden om te twifelen aan de effectiviteit van dergelijke vormen van arbeidsmarktbeleid. Daar komt bij dat de werkzoekenden zelf niet al te best te spreken zijn over de reïntegratiebedrijven waar ze terecht komen. De verhalen over de cursussen navelstaren die mensen verplicht moeten volgen zijn legio.

Effectiviteit op microniveau

«[...] de internationale micro-economische literatuur uit de laatste 20 jaar naar de effecten van het actief arbeidsmarktbeleid wijst uit dat het met de effectiviteit van dit beleid minder slecht is gesteld dan vaak wordt verondersteld. [...] meer evidentie voor een positief effect op de baankans van de deelnemers dan voor geen of een averechts effect. Voor incentives voor uitkeringsgerechtigden (sancties, bonussen, controle, e.d.), bemiddeling en instroomssubsidies (subsidies voor werkgevers die een (langdurig) uitkeringsgerechtigde in dienst nemen voor een reguliere baan) is de balans zelfs duidelijk positief. Scholing biedt een meer gemengd beeld. Bij gesubsidieerde arbeid («additionele» banen, meestal in de overheidssector) is het beeld, voor wat betreft de doorstroom naar een reguliere baan overheersend ongunstig. In sommige landen is gebleken dat de dreiging met toepassing van instrumenten al effect heeft, soms zelfs meer dan de toepassing van het instrument zelf.»

«[...] «resultaten voor instroomssubsidies [zijn] wellicht wat geflatteerd omdat niet altijd wordt gemeten wat de effecten zijn na afloop van de subsidie. Gesubsidieerde arbeid komt overdreven ongunstig naar voren, doordat veel studies zich alleen richten op het effect op het vinden van een reguliere baan. De bekorting van de werkloosheidsduur door instroom in gesubsidieerde arbeid en de productie die in dat verband wordt geleverd worden veelal niet meegewogen in de beoordeling van dit instrument. Reïntegratiebeleid lijkt voor vrouwen effectiever dan voor mannen, en voor volwassenen effectiever dan voor jongeren. [...] [Er zijn] aanwijzingen

dat reïntegratie effectiever is voor groepen die als kansarm te kenschetsen zijn zoals laag opgeleiden, allochtonen en ouderen. Scholing, waarvoor gemiddeld genomen vraagtekens bij de effectiviteit kunnen worden gezet, lijkt voor specifieke groepen als oudere werklozen wel effectief. Verder blijft gesubsidieerde arbeid waardevol als laatste redmiddel (kans op werk) voor werklozen en arbeidsgehandicapten die vrijwel geen kans hebben op een reguliere baan.»

Uit: SEOR-onderzoek «Effectiviteit van reïntegratie».

D66 wil de besteding van de reïntegratiemiddelen kritisch onder de loep nemen. Waar geld niet aantoonbaar met resultaat wordt besteed, zal het op aan andere (effectievere) manier ingezet moeten worden. Bijvoorbeeld voor lagere lasten op arbeid, want daarvan weten we zeker dat het goed voor de werkgelegenheid is. Op die manier kan ook de marginale belastingdruk, die er voor zorgt dat het in Nederland financieel onaantrekkelijk wordt gemaakt om langer te gaan werken, worden verlaagd.

Ook bij de huidige organisatie van de uitvoering van het werkgelegenheidsbeleid plaatst D66 vraagtekens. Wie werkloos wordt krijgt eerst te maken met CWI en UWV, wat (zoals ook de Rekenkamer constateerde) tot allerlei bureaucratisch en klantvriendelijk geschuif met dossiers tussen deze organisaties leidt. Organisaties bovendien die geen prikkels ondervinden om mensen snel aan een baan te helpen. Sterker nog, het is eerder zo dat een grotere werkloosheid helpt deze bureaucratieën in stand te houden. En tot overmaat van ramp heeft het UWV ook geen vlekkeloze reputatie als het gaat om het tijdig overmaken van de uitkering, of van het juiste bedrag.

Als de werkloze vervolgens pech heeft en als gevolg van langer durende werkloosheid in de bijstand terecht komt, krijgt hij of zij weer met de gemeente te maken. Het is duidelijk dat dit anders en beter kan door de uitvoering van de WW over te laten aan de gemeenten, naar analogie van de Wet Werk en Bijstand (WWB). Hiermee zijn immers goede ervaringen opgedaan.

Effectiviteit op macroniveau

«Uiteindelijk is niet van belang of de deelnemers aan reïntegratiemaatregelen hun positie verbeteren, maar of door deze maatregelen de totale (langdurige) werkloosheid afneemt, de verschillen in werkloosheid tussen groepen minder groot worden, de onvervulde vraag kleiner wordt en de werkgelegenheid toeneemt. Door verdringings-effecten, effecten op de aansluiting tussen vraag en aanbod en indirecte effecten kunnen de macro-economische effecten afwijken van de micro-economische effecten. Studies waarin getracht wordt de macro-economische effecten van het reïntegratiebeleid te schatten zijn echter met veel onzekerheid omgeven en de uitkomsten gevoelig voor de specificatie, de kwaliteit van de data en de periode van onderzoek. De onderzochte studies laten gemengde resultaten zien en geven aanleiding om te veronderstellen dat de macro-economische effecten van actief arbeidsmarktbeleid in elk geval niet groot zijn.

Er zijn slechts zwakke aanwijzingen dat dit beleid leidt tot

een betere aansluiting van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Waarschijnlijk zijn de verdringings-effecten aanzienlijk. Op langere termijn zou dit beleid dan nog steeds kunnen leiden tot meer werkgelegenheid als het de omvang van het arbeidsaanbod vergroot of uitval uit de beroepsbevolking vermindert. Hiervan zou dan een drukkende werking op de loonontwikkeling kunnen uitgaan met gunstige effecten op de werkgelegenheid. Maar hiervoor zijn hoofdzakelijk indirecte aanwijzingen.

Op grond van de beschikbare macrostudies is het vrijwel niet mogelijk uitspraken naar instrument en doelgroep te doen. [...] Op grond van de ervaringen in Zweden (inventarisatie van diverse maatregelen) valt aan te nemen dat ongewenste neveneffecten als verdringing toenemen met de schaal waarop het reïntegratiebeleid wordt toegepast.»

Uit: SEOR-onderzoek «Effectiviteit van reïntegratie» (vet gedrukte passages door D66 aangebracht).

De D66-voorstellen op een rij

Een soepeler ontslagrecht

Voor een uitleg over de werking van het huidige ontslagrecht, zie bijlage 1: het huidige ontslagrecht op hoofdlijnen.

– Op dit moment kennen we een duaal ontslagstelsel: ontslag via het CWI (preventieve ontslagtoets) of via de kantonrechter (ofwel meteen ofwel omdat men het niet eens is met de beslissing van het CWI). Een duaal stelsel is inefficiënt en komt de rechtszekerheid niet ten goede. D66 wil daarom de preventieve ontslagtoets door het CWI afschaffen. De CWI-toetsing bij collectief ontslag kan vooralsnog blijven bestaan.

– Om onzekerheid te voorkomen voor zowel de werknemer als de werkgever dient de werkgever een verzoek tot ontbinding van de arbeidsovereenkomst te doen en dit aan de kantonrechter voor te leggen. Als de werknemer namelijk achteraf naar de rechter zou stappen en om wedertewerkstelling en/of een hogere vergoeding middels een dagvaarding zou vragen, zou de procedure heel lang gaan lopen en de werkgever alsnog met een loonbetalingsverplichting en tewerkstelling zitten. Die onzekerheid moeten we niet willen.

– In het nieuwe stelsel blijven ontslag op staande voet en ontslag met wederzijds goedvinden mogelijk.

– Ambtenaren moeten wat D66 betreft onder het nieuwe ontslagrecht vallen.

– Ook voor werknemers moet het makkelijker worden de arbeidsovereenkomst te beëindigen. D66 vindt daarom dat de opzegtermijn voor werknemers maximaal één maand mag bedragen, zonder dat daar (zoals nu) van afgeweken kan worden door bepalingen in CAO's of arbeidsovereenkomsten.

Waarom veranderen?

D66 vindt dat een duaal stelsel dubbelop is. Als je langs de ene weg je zin niet krijgt, kun je het op een andere manier proberen. Werknemers en werkgevers zijn veel

meer gebaat bij een duidelijke procedure voor de kantonrechter die meteen zekerheid verschaft. De huidige praktijk leidt tot lange procedures. Volgens MKB-Nederland (2005) duurt de gemiddelde CWI-procedure zo'n 6 tot 8 weken, en na afloop is er nog steeds geen definitieve zekerheid.

Alle rompslomp in geval van eventueel ontslag leidt ertoe dat werkgevers terughoudend zijn bij het aannemen van nieuw personeel. Daar wil D66 van af.

Meer ruimte voor uitzendwerk

Voor een uitleg van de gebruikte termen en van de huidige wetgeving rond uitzendbranche, zie bijlage 2, Dichtgergelde uitzendbranche.

– Volgens de wet geldt het uitzendbeding nu voor 26 weken. Gedurende die termijn mag een onbeperkt aantal uitzendcontracten gesloten worden die zonder veel poespas kunnen worden beëindigd. De 26-wekentermijn moet danig verlengd worden. D66 denkt aan een periode van 3 jaar. Bijkomend voordeel is dat er geen CAO-afspraken nodig zijn om uitzending voor langere tijd te regelen, je krijgt dus ook geen problemen als de CAO niet algemeen verbindend wordt verklaard.

– Verlenging van het uitzendbeding zal het fasensysteem uit de uitzend-CAO vermoedelijk doen verdwijnen. De overheid moet in ieder geval niet toestaan dat er gedurende de periode waarin het uitzendbeding geldt een fasensysteem van toepassing is. Mochten er CAO-afspraken gemaakt worden waarin dit toch het geval is, dan moet de CAO niet algemeen verbindend verklaard worden. Natuurlijk staat het uitzendbureau's en flexwerkers wel vrij om op individuele basis afspraken te maken.

– Schrappen van artikel 8 (waarin de loonverhoudingsnorm is vastgelegd) van de Waadi.

– Er mogen geen Europese regels komen waarin de loonverhoudingsnorm door de Europese Unie aan de lidstaten wordt opgelegd. Ook uitbreiding in Europees verband van het principe van gelijke behandeling van uitzendkrachten en «vast personeel» (bijvoorbeeld bij vakantie) moet voorkomen worden. Nederland moet zich inzetten om te voorkomen dat er een Europese super-Waadi komt, waarin op Europees niveau de uitzendarbeid wordt dichtgergelde.

– Halveren van de wettelijke onderbrekingstermijn van 1 jaar naar 6 maanden bij het volmaken van het uitzendbeding. Toelichting: wie nu bijvoorbeeld 2 maanden uitzendwerk doet, vervolgens weer gaat studeren en binnen een jaar weer 2 maanden uitzendwerk doet, gaat door met het opbouwen van rechten. Periodieke bijbaantjes worden hierdoor onbedoeld duur, waardoor de kans op tijdelijk werk snel afneemt.

Welke problemen lost D66 op met deze voorstellen?

Een aantal jaren geleden is de Wet Flexibiliteit en Zekerheid (de Flexwet) ingevoerd, als resultaat van het «keukentafelakkoord» uit 1996 tussen de sociale partners. Ook bestaat er een CAO voor de uitzendbranche. Gevolg van alle gepolder is dat de Nederlandse arbeidsmarkt

helemaal niet zo flexibel is als velen denken.

Belangrijke knelpunten zijn het beperkte uitzendbeding van 26 weken en het daarmee verband houdende fasensysteem uit de uitzend-CAO, en het zgn. loonverhoudingsvoorschrift.

Afschaffen CWI en UWV

Als de preventieve ontslagtoets wordt afgeschaft vermindert de rol van het CWI in het ontslagstelsel, aangezien de ontbinding van de arbeidsovereenkomst dan aan de kantonrechter is. D66 wil ook de uitkeringsverstrekking en arbeidsbemiddeling voor WW'ers overlaten aan de gemeenten. Er is dan geen reden meer om het huidige CWI in stand te houden.

CWI heeft geen goede reputatie als het gaat om arbeidsbemiddeling. Een werkloze heeft in het algemeen meer aan een uitzendbureau dan aan het CWI als hij een baan wil vinden, want uitzendbureaus hebben veel betere netwerken in het bedrijfsleven en bij andere werkgevers. De arbeidsbemiddeling kan daarom veel beter worden overgeheveld naar de gemeenten, die vervolgens kunnen samenwerken met uitzendbureaus. Ook de uitkeringsverstrekking kan in dat geval worden uitgevoerd door de gemeente, in plaats van door het UWV.

Voordeel hiervan is dat werklozen voor hun arbeidsbemiddeling en uitkeringsverstrekking voortaan te maken hebben met nog maar één instantie, de gemeente. Nu zijn de verantwoordelijkheden wel erg gespreid over CWI en UWV (voor de WW) en gemeenten (voor de WWB). Bovendien kan de financiering zo geregeld worden dat de gemeente er financieel belang bij heeft werklozen snel te reintegreren en goede contacten te onderhouden met lokale werkgevers. In de WWB zijn hier de afgelopen jaren zeer goede ervaringen mee opgedaan, terwijl de bureaucratieën van het CWI en UWV er in tegenstelling tot de gemeenten geen financieel belang bij hebben mensen weer aan het werk te krijgen.

Verder is D66 al langer van mening dat de uitvoering van de WGA, de Werkhervattingsregeling voor Gedeeltelijk Arbeidsgeschikten, het best door private verzekeraars kan gebeuren. Vooral nog is er gekozen voor een tussenoplossing waarbij ook het UWV nog een rol heeft, maar op termijn is de kans op een klantvriendelijke uitvoering groter als de verantwoordelijkheid naar verzekeraars gaat. D66 wordt maar al te vaak met klachten over de werkwijze van het UWV geconfronteerd, en soms is zelfs de tijdigheid van het overmaken van de uitkering niet in orde.

De voorstellen van D66 betekenen, gekoppeld aan het afschaffen van de preventieve ontslagtoets, dan ook dat een groot deel van het CWI evenals delen van het UWV kunnen worden opgeheven. Dit levert aanzienlijke bezuinigingen op, aangezien het CWI in 2006 voor € 335,9 miljoen aan uitvoeringskosten heeft en het UWV voor meer dan € 1,6 miljard. Uiteraard worden de gemeenten wel gecompenseerd voor hun nieuwe taken.

Reïntegratiemiddelen

– De effectiviteit van de reïntegratiegelden moet kritisch

tegen het licht gehouden worden¹. Dat betekent dat de vraag moet worden beantwoord of dankzij de ingezette middelen per saldo meer mensen, of een andere doelgroep mensen, een baan hebben gevonden dan als de middelen niet besteed waren.

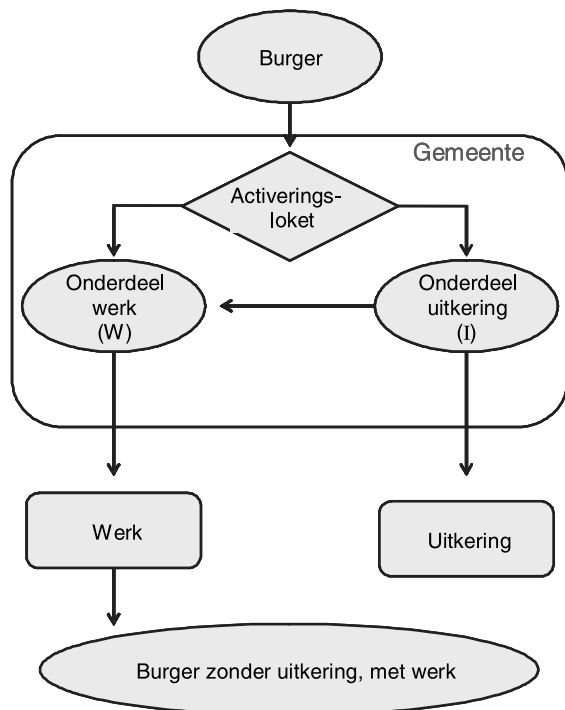
– Wat D66 betreft worden reïntegratiemiddelen anders ingezet als niet kan worden aangetoond dat ze resultaat hebben. De gedachte gaat in eerste instantie uit naar lastenverlichting op arbeid. Op die manier wordt de wig (tussen bruto loonkosten en netto loon) verkleind, arbeid wordt goedkoper en lonender, dus dat is in ieder geval goed voor de werkgelegenheid. Ook kan het een manier zijn om de marginale belastingdruk (de stijging van de belastingen zodra mensen meer gaan werken of verdienen) te verlagen. Dat is mede met het oog op de vergrijzing goed voor de arbeidsmarkt omdat het hierdoor aantrekkelijker wordt om meer te gaan werken.

Uitvoering sociale zekerheid en arbeidsmarktbeleid

– D66 stelt voor het budget voor de WW, naar analogie van de situatie in de succesvolle WWB, via een objectief model te verdelen over de gemeenten.

– De onderdelen van CWI en UWV die zich tot dusverre met de WW bezig houden worden geïntegreerd tot één gemeentelijk werkgelegenheidsloket, samen met de sociale dienst.

– Binnen de gemeente is het onderdeel uitkering (I) verantwoordelijk voor de claimbeoordeling van de uitkeringsaanvraag en voor het monitoren van de rechtmatigheid, terwijl het onderdeel werk (W) verantwoordelijk is voor arbeidsbemiddeling, aanvullend op het aanbod vanuit de private markt (uitzendbureaus, e.d.).



– Vrijwel het gehele huidige CWI en delen van het UWV worden opgeheven.

– Momenteel wordt een grote evaluatie van SUWI (Structuur Uitvoering Werk en Inkomen), het uitvoeringsbestel in de sociale zekerheid, voorbereid. D66 wil dat het kabinet, naast deze evaluatie, alvast de nodige studies verricht zodat het D66-voorstel om de WW-uitvoering over te laten aan de gemeenten, binnen afzienbare termijn ingevoerd kan worden.

Bijlage 1: Het huidige ontslagrecht

Het huidige ontslagstelsel op hoofdlijnen

Voor ontslag is nu ofwel een door het CWI verleende *ontslagvergunning* nodig ofwel een *ontbinding van de arbeidsovereenkomst* door de kantonrechter. Op hoofdlijnen is het daarom zo dat er twee ontslagroutes zijn, vandaar dat er gesproken wordt van een *duaal ontslagstelsel*.

De procedure bij het CWI staat bekend als de *preventieve toets*. Het CWI beslist hier over het al dan niet verlenen van de ontslagvergunning. Als de werkgever of werknemer het niet eens is met de uitkomst van deze procedure, kan hij of zij alsnog naar de rechter stappen. Het is ook mogelijk meteen naar de kantonrechter te gaan. Als deze besluit de arbeidsovereenkomst te ontbinden, moet de ex-werkgever de ontslagen werknemer vaak een ontslagvergoeding betalen. De hoogte daarvan wordt op basis van jurisprudentie door de kantonrechter vastgesteld aan de hand van de zogenaamde *kantonrechttersformule*.

*Enkele feiten**

- bij de kantonrechter zijn in 2004 ± 70 000 ontbindingsverzoeken ingediend
- de kantonrechtters hebben in 2004 68 800 eindbeschikkingen afgegeven, waarbij in minimaal 95% van de gevallen de arbeidsovereenkomst is ontbonden en in minder dan 5% van de gevallen het ontbindingsverzoek door de rechter is afgewezen
- bij CWI zijn in 2004 ± 90 000 ontslagverzoeken ingediend
- CWI heeft in 2004 iets meer dan 80 000 ontslagverzoeken afgehandeld, waarbij in 84% van de gevallen een ontslagvergunning is verleend. In 8% van de gevallen is deze geweigerd en in 8% van de ontslagverzoeken is deze door werkgevers tijdens de ontslagprocedure ingetrokken
- met de uitvoering van de ontslagtaak door CWI was in 2004 een bedrag gemoeid van € 17,4 miljoen
- de door de rechtbank gemaakte kosten per ontbindingsverzoek bedragen gemiddeld circa € 250. In totaal is er een bedrag van € 17 miljoen mee gemoeid

Verwijtbaarheidsstoets

Nu is het zo dat een werkloze alleen recht heeft op WW als hij niet verwijtbaar werkloos is. Het UWV toetst daarom of:

1. de werknemer zich *verwijtbaar* zodanig heeft *gedragen* dat hij redelijkerwijs moest begrijpen dat dit

gedrag zou leiden tot ontslag (bijv. misdraging) (zgn *a-grond*);
2. de werknemer *zelf ontslag* heeft *genomen* hoewel voortzetting van de dienstbetrekking niet op voor hem onoverkomelijke bezwaren zou hebben gestuit (*eerste b-grond*);
3. de werknemer zich *niet of niet adequaat* heeft *verweerd* tegen zijn ontslag of het voornemen daartoe, terwijl aannemelijk is dat zo'n verweer een overwegend positieve kans van slagen zou hebben (*tweede b-grond*).

Volgens de SER is het in ongeveer 90% van de pro-formazaken de uitsluitende bedoeling om de WW-uitkering van de werknemer veilig te stellen. Werkgever en werknemer maken vooraf afspraken over de beëindiging van de arbeidsovereenkomst en verzoeken de kantonrechter de overeenkomst te ontbinden.

Jaarlijks gaat het om ± 52 500 pro-forma-ontbindingen door de kantonrechter. Volgens SZW kosten pro-formaprocedures burgers en bedrijfsleven jaarlijks bijna € 100 miljoen aan ontslagkosten en administratieve lasten. Daarom staat nu al terecht een versoepeling van de verwijtbaarheidstoets op stapel.

De kantonrechtersformule

Volgens de *kantonrechtersformule* wordt de ontslagvergoeding vastgesteld door het aantal gewogen dienstjaren van de ontslagen werknemer te vermenigvuldigen met diens brutomaandsalaris (incl. vakantiegeld e.d.) en met een correctiefactor.

Voor de *gewogen dienstjaren* geldt dat dienstjaren voor het 40e levensjaar voor 1 tellen, dienstjaren van het 40e tot 50e levensjaar voor 1,5 en dienstjaren vanaf het 50e levensjaar voor 2.

De *correctiefactor* is gelijk aan 1 bij een zgn. «neutrale» ontbinding. De kantonrechter ziet dan geen reden een hogere of lagere vergoeding toe te kennen. Naarmate de werkgever meer te verwijten valt wordt de correctiefactor groter en naarmate de werknemer meer te verwijten valt kleiner.

89% van de WW'ers bij wie de arbeidsovereenkomst door tussenkomst van de rechter is ontbonden, heeft één of andere vorm van ontslagvergoeding ontvangen. Bij werknemers die via de CWI-route zijn ontslagen, bedroeg dit 47% in 2004*.

* Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2005)

Bijlage 2: De dichtgeregelde uitzendbranche

Het loonverhoudingsvoorschrift

Een ander groot probleem is het zgn. loonverhoudingsvoorschrift uit artikel 8 van de Waadi (de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs). Lid 1 van dit artikel bepaalt dat uitzendkrachten op gelijke voet gehonoreerd moeten worden als reguliere werknemers van de betreffende werkgever, tenzij dat in de uitzend-CAO anders is afgesproken (lid 2) of tenzij dat in de CAO van

de inlenende werkgever anders is afgesproken (lid 3).

De loonverhoudingsnorm leidt tot allerlei ongewenste effecten:

- onduidelijkheid of lid 1, 2 of 3 van art. 8 Waadi in specifieke gevallen van toepassing is;
- administratieve lasten doordat uitzendbureaus bij toepassing van lid 3 afhankelijk zijn van de van toepassing zijnde CAO (en dat kunnen er heel veel zijn, wel zo'n 1200) en al naar gelang een verschillend beloningsstelsel moeten toepassen;
- het wordt uitzendbureau's heel moeilijk gemaakt een eigen belonings- en personeelsbeleid toe te passen op flexwerkers;
- een prikkel tot beheerste loonkostenontwikkeling wordt weggenomen;
- systematiek is zo ingewikkeld, dat het oncontroleerbaar is of de wet correct wordt nageleefd.

Het uitzendbeding

De wet staat een periode van 26 weken toe waarin mensen die voor een uitzendbureau werken onbeperkt gecontracteerd mogen worden. Gedurende die periode is het voor de inlener ook eenvoudig de overeenkomst te verbreken (het zgn. uitzendbeding).

Probleem is dat die periode van 26 weken te kort is. Daarom zijn er in de uitzend-CAO afspraken gemaakt om ook ná 26 weken uitzendwerk mogelijk te maken. Deze CAO-afspraken hebben geleid tot het zgn. fasensysteem: wie langer voor één bepaald uitzendbureau werkt, bouwt meer rechten op. Dat klinkt mooi, maar frustreert de essentie van uitzendwerk en maakt het minder aantrekkelijk om mensen (langere tijd) via een uitzendbureau in te huren. Sterker nog, de uitzendbranche is zich door dit systeem risicovoller gaan gedragen. De zwakkeren onder de potentiële flexwerkers komen als gevolg van selectie aan de poort steeds minder aan bod. Vooral in slechte economische tijden en in tijden van baanloze economische groei worden op die manier mensen buitengesloten. D66 vindt dat niet sociaal.

Weliswaar is sinds 2004 een nieuwe uitzend-CAO (die van de ABU, waar de grootste uitzendbureau's bij aangesloten zijn) van kracht waarin het aantal fasen is verminderd van vier naar drie en wat verdere verbeteringen (zoals langere duur van de eerste fase) zijn aangebracht. D66 betwijfelt echter of dit voldoende is voor echte flexibiliteit.

Bovendien is het van de gekke dat de beperkte wettelijke termijn van het uitzendbeding ertoe leidt dat de uitzendsector afhankelijk is van de totstandkoming van een CAO om nog enigszins te kunnen functioneren. De vakbonden (de insiders op de arbeidsmarkt) houden op die manier de uitzendbedrijven in een wurggreep, maar als het mis gaat zijn de zwakkeren op de arbeidsmarkt (de outsiders) de dupe.

Literatuur, o.a.:

- Algemene Rekenkamer, Bemiddeling en reïntegratie van werklozen, 2004 (Kamerstuk 29 855, nr. 2)
- Begroting ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid voor het jaar 2006 en de antwoorden op de

feitelijke, schriftelijke vragen over deze begroting

– Berenschot, IVA Tilburg (Instituut voor sociaal-wetenschappelijk beleidsonderzoek en advies) en Katholieke Universiteit Brabant, Flexibiliteit en zekerheid: Effecten en doeltreffendheid van de Wet flexibiliteit en zekerheid, februari 2002

– Brief d.d. 17 oktober 2005 van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid inz. de beperking van de verwijtbaarheidstoets WW, kenmerk SV/F&W/05/82140

– Brief d.d. 29 november 2005 van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid inz. de motie-Bakker, besteding en effectiviteit reïntegratiebudget, kenmerk AM/BR/05/85257

– Centraal Planbureau (CPB), Europe's financial perspectives in perspective, CPB Document 101, november 2005

– Centraal Planbureau (CPB), Goed aanbesteed is het halve werk: Een economische analyse van de aanbesteding van reïntegratie, CPB-document No 63, augustus 2004

– Ecorys, Instroomonderzoek uitzendkrachten 1993–2003: 10 jaar maatschappelijk belang in beeld, september 2003

– Heckman, James J., Flexibility and Job Creation: Lessons for Germany, 2003. Pp. 357–393 in: Philippe Aghion, Roman Frydman, Joseph Stiglitz & Michael Woodford (editors), Knowledge, information, and expectations in modern macroeconomics (in honor of Edmund S. Phelps), Princeton University Press, 2003

– Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Directie Arbeidsverhoudingen, Ontslagstatistiek: Jaarrapportage 2004, mei 2005

– MKB-Nederland, Aanpassingen in het ontslagstelsel in mkb-perspectief, 14 juni 2005

– Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Employment Protection Regulation and Labour Market Performance. Ch. 2 in: OECD, Employment Outlook 2004, 2004

– Raad van Economisch Adviseurs (REA), De onbetwistbare noodzaak van meer onderzoek, onderwijs en ondernemerschap, adviesnummer 2005/4, 25 november 2005

– SEOR, Effectiviteit van reïntegratie: De stand van zaken, januari 2005

– Sociaal-Economische Raad (SER), Ontslagpraktijk en Werkloosheidswet, Publicatienummer 6, 15 april 2005

– Sociaal-Economische Raad (SER), Toekomstbestendigheid Werkloosheidswet, Publicatienummer 5, 15 april 2005

– Zijl, Marloes, «Tijdelijk werk als springplank», Economisch-Statistische Berichten, 14–1-2005, p. 17.

Wij zijn de heer Jurriën H. Koops veel dank verschuldigd voor zijn tijd en kennis. De in dit stuk geuite opinies alsmede de daaruit voortvloeiende voorstellen komen uiteraard geheel voor rekening van de Tweede Kamerfractie van D66.

¹ Naar aanleiding van de Algemene Financiële Beschouwingen 2005 heeft de Tweede Kamer ook een motie-Bakker c.s. (Kamerstuk 30 300, nr. 45) van deze strekking aangenomen.

Noot 2 (zie blz. 2141)

Heerlijk, helder Hollands

Nederlanders hebben recht op duidelijke taal

Een nota van Ineke van Gent, Paul Jungbluth en Kees Vendrik, Tweede-Kamerleden voor GroenLinks

1. Waarom deze nota?

Veel Nederlanders begrijpen de overheid niet. De informatie van de overheid is niet duidelijk. Folders zijn veel te ingewikkeld. GroenLinks vindt dat een groot probleem. Mensen moeten de overheid kunnen begrijpen. Bijvoorbeeld als het gaat over de gezondheidszorg, de belastingen of de huursubsidie. Volgend jaar verandert er veel. Iedereen moet bijvoorbeeld een nieuwe zorgverzekering kiezen. Mensen moeten precies weten waar ze aan toe zijn. Ze hebben recht op duidelijke taal. De overheid moet begrijpelijk Nederlands gaan gebruiken. In deze nota staan voorstellen om daar voor te zorgen. Maar dat is niet genoeg. Want 1,5 miljoen mensen kunnen niet goed lezen en schrijven. Dat is veel te veel. We moeten mensen dus ook beter leren lezen en schrijven.

2. Moeite met lezen en schrijven

In Nederland kunnen 250 duizend mensen niet lezen en schrijven. Maar veel meer mensen hebben daar grote moeite mee. Anderhalf miljoen mensen kennen misschien wel het alfabet, maar kunnen niet goed genoeg lezen. Ze begrijpen kranten, folders en formulieren niet goed. Deze mensen zijn vaak in Nederland geboren en naar school gegaan.

Daarnaast kunnen tweeënhalve miljoen mensen geen lange en moeilijke teksten lezen. BureauTaal heeft hier veel onderzoek naar gedaan. Zij zeggen dat 4 miljoen Nederlanders de folder over het nieuwe zorgstelsel niet begrijpen. De Troonrede van koningin Beatrix was nog moeilijker. Hierin stond zoveel ingewikkelde taal dat 7 miljoen Nederlanders het niet begrepen.

We kunnen de Nederlandse taal indelen in vijf taal-niveaus. Niveau 1 is «heel eenvoudig». Niveau 3 is «normaal». Niveau 5 is «heel moeilijk». Als je op het VMBO hebt gezeten, zit je op niveau 3. Volgens BureauTaal heeft 60% van de bevolking niveau 3 of lager. Die mensen begrijpen dus geen moeilijke teksten. Om een idee te geven: de Telegraaf en het Algemeen Dagblad schrijven op niveau 4. NRC, Volkskrant en Trouw zitten op niveau 5.

Voorbeeld onbegrijpelijke taal: Voorlichtingstekst VROM over Huurtoeslag

Peilmoment

In het huidige stelsel wordt het huursubsidiebedrag vooraf vastgesteld op basis van de feiten en omstandigheden op het moment van toekenning. Onder de Awir kan de huurtoeslag weliswaar op basis van de gegevens zoals die op het moment van aanvragen bekend zijn, als maandelijks voorschot worden uitbetaald, maar wordt deze pas achteraf na afloop van het kalenderjaar op basis

Noten

van realisatie definitief vastgesteld. Vanaf 1 januari 2006 worden inkomensmutaties tijdens het kalenderjaar volledig meegenomen. Voor de uiteindelijke vaststelling van de huurtoeslag wordt ook rekening gehouden met tussentijdse mutaties van andere variabelen, zoals leeftijd, huur, huishoudsamenstelling, die van belang zijn voor het recht op en de hoogte van de huurtoeslag. Voor het leeftijdscriterium dat dient om vast te stellen of het aparte regime voor ouderenhuishoudens van toepassing is, wordt overigens als peildatum 1 januari van het kalenderjaar gehanteerd. Daarmee wordt de bestaande systematiek op dit punt voortgezet. (www.vrom.nl)

3. Het belang van duidelijke taal

GroenLinks vindt dat mensen recht hebben op duidelijke taal. De overheid wil dat iedereen de Nederlandse wetten en regels kent. De overheid moet die wetten en regels dan wel duidelijk uitleggen. In begrijpelijk Nederlands. Dat gebeurt nu niet. De overheid schrijft vooral op niveau 4 en 5. Meer dan de helft van de bevolking begrijpt dat niet. Zij weten dus niet wat hun rechten en plichten zijn. Bovendien schrijft de overheid vaak zo slecht dat niemand het goed begrijpt.

«Wat betekent dit concreet? Het betekent dat overheden, bedrijven en welke maatschappelijke organisaties dan ook zich moeten inspannen in begrijpelijke taal te communiceren. Dus: geen pompeus woordgebruik. Logische opbouw van de inhoud. Korte zinnen. Geen jargon.»
Prinses Laurentien, 22 september 2005

De overheid doet het nu slecht. Formulieren zijn onbegrijpelijk. Folders zijn onduidelijk. Zeker dit kabinet moet duidelijke taal gebruiken. Het kabinet verandert veel: de nieuwe zorgverzekering, de zorgtoeslag, een nieuwe WAO, de levensloopregeling. Het is daarom extra belangrijk dat mensen snappen wat er gebeurt. Ze moeten weten wat deze veranderingen voor hen betekenen.

Voorbeeld onbegrijpelijke taal: Voorlichtingstekst SZW over reïntegratie

Hoe gaat reïntegreren via de gemeente in zijn werk?

Bent u niet-uitkeringsgerechtigd, zoals herintreder, heeft u een WWB-, IOAZ-, IOAW, WIK- of Bbz-uitkering of een nabestaandenuitkering, dan is de gemeente verantwoordelijk voor uw reïntegratie. Gemeenten zijn vrij om hun reïntegratiebeleid vorm te geven. Zij ontvangen een reïntegratiebudget, het zogenaamde W-deel, waarmee zij sociale activering en activiteiten gericht op arbeidsparticipatie kunnen financieren. (www.minszw.nl)

Duidelijke taal is belangrijk voor de burgers, maar ook voor de overheid zelf. Als de overheid duidelijk spreekt en schrijft, bereikt zij veel meer mensen. Bovendien bespaart het geld. Engeland heeft een campagne gevoerd voor duidelijke taal (de «Plain English Campaign»). Veel meer mensen begrijpen nu beter wat er gebeurt. Dat heeft zelfs geld bespaard: 750 miljoen euro in de laatste 20 jaar.

Slechte voorbeelden

Bij de formulierenbrigade in Amsterdam-West komen veel mensen die folders en formulieren niet begrijpen. De moeilijkste dingen komen van de gemeente: de kwijtschelding voor de onroerendezaakbelasting (OZB) en het aanvragen van bijstand. Maar ook de Belastingdienst heeft moeilijke formulieren, zoals voor de inkomstenbelasting en belastingteruggave.

Voorbeeld onbegrijpelijke taal: Voorlichtingstekst Belastingdienst over kinderopvang

Vergoeding kosten kinderopvang

De regeling geldt alleen voor kosten die direct verband houden met de kinderopvang. Bemiddelingskosten voor kinderopvang kunt u in bepaalde gevallen onbelast vergoeden of verstrekken. Als u de kosten betaalt van de bemiddelingswerkzaamheden die voor u worden verricht en dit geen voordeel oplevert voor uw werknemer, is er geen sprake van loon. Als u de kosten betaalt van de bemiddelingswerkzaamheden voor de werknemer, is dit voordeel loon. (www.belastingdienst.nl)

BureauTaal zegt dat er enorme problemen zijn in de zorg: moeilijke taal van artsen, onbegrijpelijke formulieren, ingewikkelde verzekeringen. Ook de Centra voor Werk en Inkomen (CWI), de Sociale Diensten en de Belastingdienst gebruiken te veel onduidelijke taal.

Nog een voorbeeld. De NS heeft een formulier om een kaartje aan het loket te kopen zonder extra kosten. Prinses Laurentien zegt over dit formulier in de Volkskrant van 22 mei 2004: «Het staat helemaal vol met lange moeilijke zinnen. Ik weet één ding zeker: voor iemand die moeite heeft met lezen, is dit een ramp.»

Duidelijke taal in de gezondheidszorg

In de gezondheidszorg is duidelijke taal van levensbelang. De Amerikaanse professor Davis vindt de informatie van de dokter en de apotheek veel te moeilijk. Volgens haar begrijpt maar één op de vijf volwassen Amerikanen de informatie helemaal. En dat kost de Verenigde Staten ieder jaar 73 miljard dollar.

Dit is ook in Nederland een groot probleem. Moeilijke taal in de zorg is ongezond en gevaarlijk. Je moet weten wat je moet doen, bijvoorbeeld met medicijnen. Het is niet goed als je denkt dat je een zetje moet inslikken.

«Als we ons geen tijd gunnen, zijn we doof en blind. Je moet een patiënt goed begrijpen, wil je hem goed kunnen behandelen.»

Prof. Dr. A.J. Dunning, cardioloog in ruste, 7 oktober 2005 in HP De Tijd

Operaties kunnen ook misgaan door onbegrijpelijke taal. Dat kan ongezond zijn. Maar het kan ook tijd en geld kosten. Bijvoorbeeld als een patiënt het woord «nuchter» verkeerd begrijpt. Hij heeft geen borrel op, maar wel een boterham. Zo kan de operatie niet doorgaan. Het is slecht als een patiënt de instructies van de dokter niet begrijpt. Nu snapt maar de helft van de mensen dat. Patiënten moeten beter begrijpen wat de dokter en de apotheker bedoelen. Dat is gezonder en goedkoper.

Het nieuwe zorgstelsel

In 2006 komt er een nieuw zorgstelsel. Dat merken we allemaal. Maar het is erg moeilijk te volgen. Verzekeraars proberen het uit te leggen. Maar ze hebben daar soms 100 pagina's voor nodig. Het College Voor Zorgverzekeringen beoordeelt de polissen van de verzekeraars. Zij kijken of de informatie «kenbaar» en «volledig» is. De eerste polissen zijn nu bekend. De dikke pakken papier lijken wel volledig. Maar is het ook duidelijk? Voor veel Nederlanders waarschijnlijk niet.

Voorbeeld onbegrijpelijke taal: Voorlichtingstekst VWS over nieuwe zorgverzekering:

Inkomensafhankelijke bijdrage via de Belastingdienst

Uw werkgever of uitkeringsinstantie is verplicht deze bijdrage volledig aan u te vergoeden. Deze bijdrage is 6,5% van het inkomen en zal tot een maximale inkomensgrens van circa 30 000 euro worden geheven. Wel bent u hierover belasting verschuldigd. Heeft u een AOW-uitkering dan is bij de hoogte daarvan al rekening gehouden met de inkomensafhankelijke bijdrage die u verschuldigd bent. Voor inkomen waarover u geen vergoeding krijgt van uw werkgever of uitkeringsinstantie bedraagt de inkomensafhankelijke bijdrage 4,4%.

Oude premies: *De procentuele ziekenfondspremie komt te vervallen. De MOOZ-bijdrage en de WTZ-omslagbijdrage komen te vervallen. De AWBZ-premie gaat omlaag.*

4. Recht op duidelijke taal

De overheid moet begrijpelijke taal gebruiken. Anders komen miljoenen mensen in de problemen. GroenLinks vindt dat mensen recht hebben op duidelijke taal. Daarom doen wij de volgende voorstellen:

1. De overheid is verplicht om duidelijke taal te gebruiken

De overheid krijgt de plicht om begrijpelijke taal te gebruiken. In het buitenland bestaat die plicht al. Bill Clinton heeft in Amerika het recht op duidelijk Engels ingevoerd («Plain English»). Je kunt naar de rechter als de overheid onbegrijpelijke taal gebruikt. In Nederland verdient minister Zalm een complimentje. Zijn Wet Financiële Dienstverlening stelt begrijpelijke informatie verplicht. Maar deze wet is veel te klein. Het gaat alleen over financiële diensten, zoals leningen en hypotheeken. Bovendien zegt de wet niet wat begrijpelijke informatie is. De minister schrijft dat de informatie te begrijpen moet zijn voor de gemiddelde consument. Dat is niet duidelijk genoeg.

GroenLinks vindt dat de overheid altijd duidelijke taal moet gebruiken. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld de Belastingdienst, zorgverzekeraars, dokters en scholen. Duidelijke taal betekent taal op niveau 3. Daar moet iedereen zich aan houden. Ambtenaren en bijvoorbeeld artsen moeten zelf beter op hun taal letten. Ook de sociale dienst moet beter kijken of mensen een taalcurcus nodig hebben.

2. Taalpolitie

Er komt een Taalpolitie. Die spoort onbegrijpelijke taal van de overheid op. Burgers kunnen bij de Taalpolitie klagen over onbegrijpelijke teksten. De Taalpolitie maakt bekend wie onbegrijpelijke taal gebruikt. Zij zeggen het tegen een organisatie als die het beter moet doen. De Taalpolitie geeft ook adviezen om duidelijker taal te gebruiken.

3. Een Taal Toets op voorlichting

De voorlichting van de overheid moet voor iedereen duidelijk zijn. Daarom moet er een Taal Toets komen voor alle voorlichting van de overheid. Dat betekent dat de overheid alle informatie vertaalt naar taalniveau 2 of 3. Mensen van dat taalniveau kijken vooraf of ze de informatie snappen.

4. Maak een begrijpelijke versie van de Grondwet

De belangrijkste regels in Nederland staan in de Grondwet. Daar staat bijvoorbeeld dat je niet mag discrimineren. Er staat ook dat je mag zeggen en geloven wat je wilt. En er staat dat je recht hebt op genoeg geld en op schone lucht. Iedereen moet de Grondwet kunnen lezen en begrijpen. Daarom moet er ook een versie komen die iedereen begrijpt.

5. Ministers geven het goede voorbeeld

Ministers moeten zelf het goede voorbeeld geven. Zij maken nieuwe wetten, regels en plannen. Maar dat is vaak niet te begrijpen. Het ministerie van VWS heeft een «notadokter» in dienst. Die helpt ambtenaren om begrijpelijk te schrijven. Dat heeft helaas nog niet veel geholpen. Het ministerie van VWS praat bijvoorbeeld niet over verstandelijk gehandicapten, psychiatrisch patiënten en ouderen. Nee, deze mensen worden «functiegericht benaderd». En dat levert zinnen op als: «De invoering van de functiegerichte indicatiestelling gaat gepaard met een forse implementatiedruk bij de indicatieorganen. Er bestaat een risico dat er dientengevolge stagnatie gaat optreden in het berichtenverkeer vanuit de indicatieorganen. In de komende peilstokmeting van 1 juli a.s. is deze vermindering wellicht waarneembaar.» Dat is voor niemand te begrijpen.

«De teksten van mijn ambtenaren beschouw ik als buitenlandse taal.»

Minister Pechthold, geciteerd door Jan Paternotte, voorzitter Jonge Democraten

Daarom roept GroenLinks de ministers op om begrijpelijk te gaan schrijven. Dat is nodig om de kloof tussen burger en politiek te dichten. GroenLinks heeft een eigen variant gemaakt van de Bullshit Bingo. Dat helpt misschien.

Overbruggingsaanbod	Integrale aanpak	Ontschotting	Ketenbenadering	Sectoroverschrijdend productie
Functiegerichtte indicatiestelling	Bekostigings-systeematiek	Implementatietraject	Monitoring	Taakherschikingsoperatie

Intermitterend verblijf	Systeemverantwoordelijk	Afstemming	Prestatiegerichte bekostiging	Herallocatietraject
Zorgindicatiebesluit	Doelmatigheids criterium	Plan van Aanpak	Doorberekenings systematiek	Voorliggende voorzieningen
Reikwijdteverbreding	Administratieve lasten-toets	Veldnormen	Afwegingskaders	Moderniserings-trajecten

Spelregel: Neem deze Bingo mee naar een debat, vergadering of overleg. Als iemand één van de woorden gebruikt streep je het door. Heb je er als eerste vijf op een rij (horizontaal, verticaal of digitaal) dan roep je Bingo!

6. Een Duidelijke Taal campagne

Engeland heeft campagne gevoerd voor duidelijke taal (de «Plain English Campaign»). Bedrijven en de overheid moeten begrijpelijk communiceren. GroenLinks wil ook in Nederland een Duidelijke Taal Campagne. Premier Balkenende moet de overheid, bedrijven en maatschappelijke organisaties oproepen om duidelijke taal te gebruiken. We moeten allemaal proberen om duidelijke taal te gebruiken. Dan kan iedereen meedoen.

«Wat zou het leven toch een stuk eenvoudiger – en efficiënter – zijn als we allemaal in duidelijke taal zouden schrijven. Ik overdrijf niet als ik zeg dat duidelijke taal een fundamenteel instrument is van een goed functionerende overheid.»

Margaret Thatcher, www.plainenglish.co.uk

7. Meer aandacht voor taalproblemen

Deze nota gaat over de noodzaak van de overheid om duidelijkere taal te gebruiken. Maar tegelijkertijd moet de overheid er ook veel meer aan doen om er voor te zorgen dat veel meer mensen in Nederland beter leren lezen en schrijven. Als meer mensen goed Nederlands lezen en schrijven, is dat niet alleen goed voor de mensen zelf, maar ook voor onze economie.

Probleem begint op school

Een op de tien 15-jarigen heeft moeite met het lezen en begrijpen van eenvoudige teksten. In de brugklas begrijpt 20% de lesboeken niet. Ook uit het basisonderwijs komen alarmerende berichten over de staat van het taalonderwijs. Uit het laatste onderzoek van de Periode Peiling van het Onderwijsniveau (PPON) blijkt dat het taalonderwijs in Nederland onvoldoende is. Het gaat dan met name om het begrijpend lezen. Dat hangt samen met hoe het taalonderwijs gegeven wordt in Nederland. De leraren hebben hier te weinig tijd voor en maken hierdoor onvoldoende gebruik van de lesmethodes. Ook zeggen de onderzoekers dat er in de boeken en bij de leraren te weinig aandacht is voor leerlingen die moeite hebben met lezen en schrijven. Dat moet anders.

Ook heeft Nederland binnen Europa de meeste schoolverlaters: 15% van de leerlingen verlaat de school zonder

diploma. Daardoor hebben zij vaak te weinig geleerd om goed te kunnen lezen en schrijven. En dus moeite met ingewikkelde brieven en formulieren. GroenLinks vindt dat scholen, gemeenten en ouders meer hun best moeten doen zodat meer leerlingen hun school afmaken.

Cursussen voor studenten en volwassenen

Ook studenten hebben moeite met lezen en schrijven. Dat komt doordat er op de middelbare school steeds minder tijd is voor Nederlands. Lessen over d- en t-regels worden niet meer gegeven. En ook voor nieuwe woorden leren en begrijpend lezen is te weinig tijd. Studenten komen daardoor met een taalachterstand binnen op de hogeschool en universiteit. Er zijn zelfs al hogescholen die «bijspijker cursussen» Nederlands geven: de taalhulp.

GroenLinks vindt dat zolang studenten moeite hebben met lezen en schrijven, de universiteiten en hogescholen deze bijscholing moeten geven. Hetzelfde geldt voor het onderwijs aan volwassenen: hier moeten mensen met taalproblemen meer aandacht krijgen. Want het is nooit te laat om beter te leren lezen en schrijven.

VAN AANRECHT NAAR BAANRECHT

Een investeringsplan voor bijstandsmoeders

*Tweede-Kamerfractie GroenLinks
Femke Halsema en Ineke van Gent*

Inleiding

In deze notitie doet GroenLinks een serie voorstellen om alleenstaande ouders in de bijstand aan het werk te helpen. Wij willen ons er niet bij neerleggen dat tienduizenden ouders, en hun kinderen, jaren op rij in armoede moeten leven. De trend die in de Armoedemonitor van SCP en CBS (29 november 2005) staat beschreven – een forse stijging van de armoede in Nederland – moet worden gekeerd. De voorstellen in deze notitie bieden, met de beschikbare budgetten van rijksoverheid en gemeenten, perspectief aan de alleenstaande ouders in de bijstand: op een opleiding, een baan, een fatsoenlijk inkomen, een goede kinderopvang.

Alleenstaande ouders in de bijstand

430 000 kinderen in Nederland groeien op in armoede, meldde het SCP onlangs. De Denktank Armoedebestrijding (Commissie Bijleveld, 2004) kwam tot een vergelijkbare constatering over kinderen uit arme gezinnen. Een groot deel van deze kinderen heeft een ouder, vrijwel altijd de moeder, met een bijstandsuitkering. Dat blijkt ook uit het SCP-rapport De sociale staat van Nederland: de armoede is het grootst bij eenoudergezinnen. In totaal zijn er 93 420 alleenstaande ouders met een bijstandsuitkering, dat is 28% van het totale aantal bijstandsontvangers (cijfers 2004). Nu nog heeft het merendeel van deze bijstandmoeders, ongeveer 65 000, een vrijstelling van de sollicitatieplicht. Dat betekent dus dat deze moeders, en hun kinderen, moeten rondkomen van een absoluut laag inkomen: de bijstandsuitkering voor deze moeders is vastgesteld op € 769,18.

Met een eventuele toeslag en de vakantieuitkering komen zij uit op maximaal € 1 034,85 per maand.

Perspectief bieden

GroenLinks vindt het onacceptabel dat tienduizenden eenoudergezinnen jaren op rij in armoede moeten leven. Daarnaast willen wij deze moeders in de bijstand perspectief bieden. Vrijstelling van de sollicitatieplicht klinkt sociaal, maar is dat niet. Naast structurele armoede betekent dit immers dat deze moeders een steeds grotere afstand tot de arbeidsmarkt krijgen. Als de kinderen naar de middelbare school gaan of uit huis zijn, is het voor deze vrouwen, vanwege hun jarenlange werkloosheid, erg moeilijk om nog een baan te vinden. Dat moet anders: kleine kinderen worden groot, en ook een slimme bijstandsvrouw is op haar toekomst voorbereid.

Het leren-en-werken-contract

De ruim negentigduizend moeders in de bijstand moeten recht krijgen op een baan en beroepsopleiding. GroenLinks wil dat gemeenten hen, na een goed gesprek over hun opleiding, werkervaring en toekomstwensen, een leren-en-werken-contract aanbieden. Met dit contract, dat op de individuele situatie moet worden afgestemd, gaan deze moeders in de bijstand in principe 28 uur, verdeeld over vier dagen van zeven uur, aan de slag. Dit kan een baan zijn, of de combinatie van een baan en een beroepsopleiding. Voor de jongste kinderen wordt natuurlijk kinderopvang geregeld, voor de scholieren zonodig buitenschoolse opvang. Deze deeltijdbaan moet minstens het voltijds-minimumloon opleveren, zodat de moeders en de kinderen uit de armoede raken. De opleiding, voor één dag per week, moet ertoe leiden dat de moeders uiteindelijk een baan op minimaal MBO-niveau kunnen vinden, met een bijbehorend salaris waar goed van rond te komen is.

De budgetten van de Wet werk en bijstand

De rijksoverheid geeft de gemeenten budgetten om de Wet werk en bijstand (WWB) uit te voeren. Hier gaat veel geld in om: voor het uitbetalen van de uitkeringen ontvangen gemeenten 4,1 miljard euro per jaar, voor de bijzondere bijstand nog eens 0,3 miljard. Daarnaast is er een grote pot met geld voor het aan het werk helpen van mensen in de bijstand: 1,6 miljard euro per jaar. Per bijstandsgerechtigde is dat ruim € 390,- per maand.

De mogelijkheden van de huidige Wet werk en bijstand

Sinds de invoering van de Wet werk en bijstand hebben gemeenten een beperkt aantal wettelijke mogelijkheden om mensen in de bijstand te stimuleren om aan het werk te gaan: er is een bijverdienregeling, waarbij bijstandsontvangers gedurende een half jaar tot € 166,- per maand mogen bijverdienen bovenop hun uitkering. En gemeenten kunnen een «werkenaanvaardingspremie» uitkeren aan mensen in de bijstand, van maximaal € 165,33 per maand. Bijstandsmoeders profiteren onvoldoende van de regelingen om actief te worden op de arbeidsmarkt, de vrijstelling van de sollicitatieplicht lijkt voor gemeenten een automatisme. Dat is geen goede zaak.

GroenLinks: meer maatwerk

De moeders die nu in de bijstand zitten, moeten perspectief krijgen op een echte baan met een fatsoenlijk inkomen. In het voorstel van GroenLinks gaan zij er minstens honderd euro per maand op vooruit. Vrouwen in de bijstand krijgen dan een leren-en-werken-contract aangeboden van maximaal 28 uur. De moeders met een goede opleiding gaan werken, de rest gaat bijvoorbeeld drie dagen werken en een dag naar school. Het contract moet dit minimaal het wettelijk minimumloon opleveren: € 1 132,42 netto per maand. Omdat werkgevers, zeker indien de vooropleiding en werkervaring van de moeders beperkt is, vaak niet meer dan het minimumloon zullen willen betalen, moet de gemeente dit tijdelijk aanvullen: een moeder met een leren-en-werken-contract krijgt dan van de werkgever een salaris van € 880,77 netto per maand (= 28 uur werken voor het minimumloon) en een aanvulling van de gemeente van € 251,65 per maand. Samen maakt dat € 1 132,42. Daarnaast gaat de gemeente – zonodig – samen met de moeder op zoek naar een opleiding die past bij hun wensen en hun werkzaamheden. Voor deze opleiding hebben gemeenten geld beschikbaar: tot € 390,- per persoon per maand uit het gemeentelijk reïntegratiebudget. En zoals gezegd: ook de kinderopvang tijdens school- en werktijd wordt geregeld en vergoed. Zoals ook al mogelijk is in de huidige Wet werk en bijstand, blijft het mogelijk om in individuele gevallen een vrijstelling van de sollicitatieplicht te geven.

Iedereen rijk

Het leren-en-werken-contract betekent vooral voor de moeders in de bijstand een enorme sprong voorwaarts: in plaats van een bijstandsuitkering ontvangen zij het minimumloon, en bovendien worden zij opgeleid tot minimaal MBO-niveau. Daarnaast komt er een enorm potentieel aan arbeidskrachten bij, bijvoorbeeld doordat bijstandsmoeders een eigen bedrijf starten. Ook in het bedrijfsleven is er werk genoeg, bijvoorbeeld in de tuinbouw. Maar ook in de publieke sector blijft nu te veel werk liggen: onder meer in het onderwijs, in de zorg, bij het stadstoezicht, in de kinderopvang (brede school). Voor gemeenten en instellingen is de introductie van de leren-en-werken-contracten een uitgelezen kans om deze tekorten aan te pakken en de moeders perspectief te bieden. Ten derde is er veel werk te verrichten op het gebied van de persoonlijke dienstverlening. De witte werkster is een bekend fenomeen, deze regeling moet fors worden uitgebreid. Naar Belgisch voorbeeld moet er een voucher-systeem komen voor de persoonlijke dienstverlening. Het CWI moet hier een belangrijke rol in krijgen. Er zijn nu maar zeventien duizend witte werksters, terwijl honderdduizenden mensen hulp in de huishouding zouden willen. Naast een witte werkster zou er ook een witte oppas en een witte klusjesman m/v kunnen komen. Overigens wil GroenLinks ook geen BTW meer heffen op deze «persoonlijke dienstverlening».

Besparing voor gemeenten

Het is gemeenten nu nog verboden om het budget dat zij krijgen voor bijstandsuitkeringen, ruim 4 miljard euro per jaar, deels in te zetten als loonkostensubsidie. GroenLinks wil dat veranderen, zodat gemeenten meer maatwerk kunnen leveren. Als moeders vanuit de uitkering aan het werk gaan, levert dat voor gemeenten een flinke besparing op de uitkeringslasten op. In plaats

van € 1 034,42 aan uitkering per maand, bijzondere bijstand en eventuele werkaanvaardingspremies, hoeven gemeenten alleen het parttime salaris aan te vullen tot het minimumloon. Een moeder kost dan, naast de investeringen in scholing en de kosten van de kinderopvang, geen € 1 034,42 per maand, maar slechts € 251,65. De rest wordt door de werkgever betaald. Als het lukt om vijftigduizend van de ruim negentigduizend moeders aan het werk te helpen, levert dat uiteindelijk een besparing op van maximaal 400 miljoen euro per jaar op de uitkeringslasten. En de moeders in de bijstand gaan er minstens honderd euro per maand op vooruit.

Bijstandsbonus voor werkgevers

GroenLinks stelt voor om gemeenten de mogelijkheid te bieden een deel van de besparing op de uitkeringslasten in te zetten als loonkostensubsidie of als een startsubsidie voor een eigen bedrijf. Gemeenten kunnen dan de eerste zes maanden «winst» van pakweg drieduizend euro aanbieden aan werkgevers voor een eenmalige «bijstandsbonus». Hiermee kunnen zij over de streep worden getrokken om een bijstandsmoeder een baan aan te bieden. Zeker voor de instellingen in de publieke sector – zorg, onderwijs, kinderopvang – kan zo'n bonus hard nodig zijn om het financiële plaatje rond te krijgen. Tot slot kan, als het aan GroenLinks ligt, de bonus worden ingezet voor het verlagen van de loonkosten voor witte werksters, ter overbrugging van de meerkosten ten opzichte van een «zwarte» werkster.

Den Haag, december 2005

Femke Halsema
Ineke van Gent

Noot 3 (zie blz. 2142)

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 (30 300-XII) en de begroting van het Infrastructuurfonds (30 300-A) voor het jaar 2006.

Schriftelijke antwoorden Begrotingsbehandeling VenW 1e termijn 6 december 2005

Vragen van het lid Dijksma (PvdA)

Gaarne een reactie van de minister op het gepresenteerde rapport van de werkgroep Prorail, ook ten aanzien van de conclusies die op het functioneren van Verkeer en Waterstaat betrekking hebben. Daarnaast graag een reactie op de volgende punten. Er is teveel lagere regelgeving. Waarom jaarlijkse discussie over de Meerjarenbudgetten? Waarom niet meer zeggenschap

richting ProRail? Gaat de minister in overleg met de betrokken partijen?

Graag wil ik mijn waardering uitspreken voor het onderzoeksverslag van de werkgroep waarin een aantal goede aanknopingspunten zitten voor het verbeteren van het functioneren van Prorail en de aansturing door V&W. Ik wil de analyse en aanbevelingen van de werkgroep serieus onderzoeken en ik wil dan ook voldoende tijd nemen voor het bepalen van mijn reactie. Ik beperk mij daarom tot een eerste reactie op hoofdlijn op de specifieke vraag van het lid Dijksma.

De commissie heeft mij laten weten op 14 december te besluiten hoe zij het rapport wil behandelen. In elk geval zal het rapport op korte termijn besproken worden tussen mijn medewerkers en ProRail.

Wat betreft de rol van V&W beveelt de werkgroep allereerst aan dat V&W de doelstellingen moet formuleren en de kaders moet stellen waarbinnen ProRail zonder bemoeienis van V&W kan opereren. Dit principe ondersteun ik volledig. De beheerconcessie is ook vanuit dit perspectief geschreven. Echter, daar is wel een professionele beheerder voor nodig, die de relatie kan leggen tussen financiële middelen, activiteiten en prestaties. Met ProRail en bij de bespreking van de beheerconcessie met de Kamer, hebben we geconcludeerd dat daarvoor een migratietraject noodzakelijk is. Dat traject vergt tijd en daarbij past dat ik eerst nog stringent toezicht houd. Zodra ProRail heeft aangetoond tot outputsturing over te kunnen gaan is het logisch dat ook de aard van de aansturing en het toezicht verandert. Pas dan kan het ministerie op hoofdlijnen sturen en kan ProRail meer zeggenschap krijgen.

De constatering van de werkgroep waar het de grote hoeveelheid lagere regelgeving betreft, behorend bij de Spoorwegwet en de Concessiewet, geef ik op korte termijn aandacht. De lagere regelgeving is in nauw overleg met de spoorsector tot stand gekomen. Het ligt dan ook voor de hand dat ik ProRail en de vervoerders zal benaderen om concreet aan te geven waar deze regelgeving een stagnerende werking heeft op de voortgang van projecten in de spoorwegsector. Ook zal in het kader van het project «Beter geregeld» deze regelgeving medio 2006 kritisch bezien worden. Wel merk ik op dat er altijd een afweging gemaakt zal moeten worden tussen bijv. de noodzaak om veiligheid middels regelgeving te borgen en de vrijheid van handelen van ProRail en de vervoerders.

De beheerconcessie legt aan ProRail de verplichting op om in haar jaarlijkse beheerplan een beschrijving te geven van de ontwikkeling en werkzaamheden voorzien van een financiële onderbouwing op hoofdlijnen voor een periode van tien jaar om ook het budgetrecht van de Tweede Kamer tot zijn recht te laten komen. Deze onderbouwing dient vervolgens als input voor de begroting voor de komende jaren. Daarnaast is ProRail op dit moment invulling aan het geven aan de verplichte migratie naar output- en outcomesturing uit de beheerconcessie. Als aan deze verplichting is voldaan, lijkt het op dat moment logisch om over te gaan op meerjarige financiering omdat er dan een transparante relatie kan worden gelegd tussen de financiële middelen en de prestaties die daarmee worden geleverd. Overigens laat de begrotingssystematiek ook nu al toe dat ProRail meerjarige verplichtingen aangaat.

Ik stel voor de gemeenten meer vrijheid te geven om de maximum snelheid te bepalen op ringwegen (ook rijkswegen) in verband met de luchtkwaliteit. Wat is daarop uw reactie?

Gemeente mogen zelf de maximum snelheid op hun eigen wegen bepalen. Voor de hoofdwegen zal het verlagen van de maximum snelheid altijd een afweging zijn van de effecten op de luchtkwaliteit, de doorstroming en de veiligheid. Deze integrale afweging wil ik zelf blijven maken, daarbij houd ik rekening met het nationaal programma van maatregelen in het kader van de luchtkwaliteit. Alleen op die manier is het mogelijk het gebruik van het hoofdwegen-net als netwerk te optimaliseren.

Ik stel voor om meer snelheid te maken in het weg-nemen van de schotten in het doelgroepenvervoer. Wat is daarop uw reactie?

De Tweede Kamer heeft recentelijk een aantal brieven van staatssecretaris Ross van VWS en mij ontvangen met informatie over de actuele stand van zaken in de ontwikkelingen bij de bundeling van doelgroepenvervoer (zie o.a. brieven van 3 november jl. met kenmerk 2005-2006, 29 538, nr. 32, 28 november jl. kenmerk DGP/MDV/U.05 02740 en 2 december jl. met kenmerk DVVO/ZV-U-2 633 000). Daaruit blijkt dat het kabinet uw ambitie voor ontschotting deelt en daar ook serieus werk van maakt. Over de voorgenomen planning op dit punt vindt u daar concrete voornemens.

Ik stel voor langere concessieperioden te hanteren in steden streekvervoer om daarmee mogelijk te maken dat eisen gesteld worden aan schonere bussen. Hoe staat het met de aanpassing van de WP 2000 op dit punt?

De huidige WP 2000 geeft de overheden de ruimte tot een maximale concessie-termijn van 6 jaar. Inmiddels ligt in uw Kamer een wetsvoorstel tot wijziging van de WP 2000 ter behandeling, waarin een maximale concessie-termijn van 8 jaar wordt voorgesteld. Als het aan mij ligt, treedt dat wetsvoorstel zo snel mogelijk, doch uiterlijk 1 januari 2007, in werking. Dat biedt dus binnen afzienbare tijd extra ruimte aan decentrale overheden om de voor hen optimale concessie-termijn te kiezen, waarbij een optimale afweging tussen kosten- en kwaliteits-criteria een rol spelen. Het biedt zonnodig dus ook extra ruimte tot het plegen én terugverdienen van investeringen in nieuw materieel door vervoerders. Daarnaast biedt de wet mogelijkheden om, bijvoorbeeld in geval van investeringen in nieuw tram- of metromaterieel, een ontheffing voor extra lange concessie-termijn bij mij aan te vragen.

Vragen van het lid Gerkens (SP)

De NV Westerscheldetunnel wil komend jaar de tarieven weer flink laten stijgen. De Zeeuwen die geen alternatief hebben zijn hier terecht verontwaardigd over. De minister stelt dat het aan de NV is of de tarieven stijgen. Aangezien de minister zelf 95,4% van de aandelen bezit, is het wel degelijk aan de minister. Waarom keurt de minister deze tariefverhoging goed, terwijl de NV winst maakt. Is dat niet onnodig geld kloppen uit de zakken van de Zeeuwen?

De minister van Financiën heeft met de Zeeuwen de afspraak gemaakt dat het overrendement mag worden gebruikt voor de door de Provincie Zeeland zo gewenste aanleg van de tunnel Sluiskil. Het eventueel overrendement kan dus weer ten goede komen aan de Zeeuwen. Het standaard tarief stijgt van € 4,20 naar € 4,40. Ik beschouw dat niet als onredelijk. Dat is ruim binnen de maximale stijging die de wet op de Westerscheldetunnel toestaat.

De minister zet steeds meer op afstand. Dat klinkt goedkoop, maar het tegendeel is waar. De verzelfstandigde NS is veel kwijt aan overhead. ProRail kan er ook heel wat van. Maar ook het CBR is een organisatie met een wettelijke taak die veel overhead kent. Op de resultatenrekening blijkt ruim 25% van de kosten uit overige bedrijfskosten bestaan. Dat het CBR monopolistische trekjes heeft is bekend, maar kan de minister eens aangeven hoe het met de overhead hier zit?

De stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen is een exameninstituut. De personeelskosten bedragen en dat is niet uitzonderlijk voor een exameninstituut 71%. De door het lid Gerkens genoemde overheadkosten zouden 25 % bedragen. In de resultatenrekening van het CBR wordt melding gemaakt van overige bedrijfskosten die 25 % bedragen. In deze overige kosten zijn mede begrepen: huisvestingskosten (5%), autokosten (3%), werkzaamheden door derden (6%) porti – en telefoonkosten, drukwerken en computerkosten (4%), Reisverblijf en vergaderkosten (2%) en overige kosten 2%. Het geheel overziende kan ik de opmerking van het lid Gerkens niet plaatsen wat betreft de door haar genoemde grote omvang van de overhead bij het CBR, te meer daar het CBR in een door Berenschot begin 2005 ingesteld onderzoek naar overhead bij ZBO's, RWT's en ministeries uitzonderlijk laag scoorde te weten 15 %. De overhead van ProRail is volgens de audit van Booz Allen Hamilton goed vergelijkbaar met die binnen de nutssector. Booz Allen Hamilton geeft daarbij overigens aan dat ProRail nog een efficiëncyslag kan maken op haar overhead. Hiermee is reeds rekening gehouden.

Over het rapport «Vluchten kan niet meer» is veel kritiek. Een volgend rapport zou misschien eens moeten zijn «de waarde van de Raad voor Verkeer en Waterstaat». De enige mogelijkheid is dan dat er uitkomt dat deze organisatie zeker niet ruim één en een kwart miljoen euro waard is. Is de minister bereid een grondig onderzoek te doen naar de meerwaarde van deze raad?

De Raad heeft mij veelvuldig geadviseerd over belangrijke vraagstukken op de terreinen van Verkeer en Waterstaat, soms op mijn verzoek, soms uit eigen beweging. Hoewel ik het niet altijd met de adviezen van de Raad eens ben geweest, ben ik van mening dat de adviezen een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan het publieke debat over de beadviseerde onderwerpen. Ik acht een grondig onderzoek naar de meerwaarde van de Raad dan ook niet nodig. Mede in het licht van de door de Tweede Kamer uitgesproken wens om structureel € 5 mln te korten op de budgetten voor de adviesraden, ben ik wel van mening dat de Raad wat soberder en flexibeler kan worden opgezet. In de nieuwe zittingstermijn – die in 2006 begint – zal de Raad bestaan uit een kleiner aantal vaste leden aangevuld met een aantal

buitengewone leden die al naar gelang het onderwerp zullen worden gerecruteerd uit een aantal terzake deskundigen op specifieke terreinen. Dit biedt ook de mogelijkheid om de verbinding te maken met andere adviesraden, zoals de VROM-raad en de Raad voor het Landelijk Gebied. Meer gezamenlijke en integrale advisering kan het gevolg zijn. De omvang van het secretariaat zal ook worden aangepast. De maatregelen bij elkaar zullen ca. € 250 000 opleveren.

Ik wil van de minister weten hoe zij handelt als duur-betaalde toppers een opdracht niet goed uitvoeren.

Opdracht waarvoor externen worden ingehuurd worden uiteraard op vooraf vastgestelde criteria (kwantitatief of kwalitatief) beoordeeld. Mochten geleverde prestaties niet overeenkomen met de vooraf gestelde criteria, dan kan uiteindelijk het eindresultaat niet worden geaccepteerd en betaling niet plaatsvinden. Ten aanzien van de vraag over de inhuur van externe commissies, wil ik verwijzen naar de brief van de Minister van BZK die op 1 december jl. aan de TK is verstuurd (BZK-kenmerk 2005-0000273428). Hierin worden meerdere actiepunten genoemd die naar aanleiding van de inventarisatie van commissies en de vergoedingen aan de leden in gang zijn gezet. Eén van de acties is het melden van de vergoedingen van leden van de commissies in de Staatscourant en het plaatsen hiervan op de website van de ministeries.

Vragen van het lid Hermans (LPF)

De minister heeft in eerder overleg positief gereageerd op een versnelde evaluatie van de Vogel-en Habitatrichtlijn. Hoe gaat het kabinet hiermee aan de slag?

De evaluatie van de Vogel- en habitatrichtlijn die onder verantwoordelijkheid van de minister van LNV valt, vindt plaats in 2007 op basis van de nationale rapportages van de lidstaten. De Europese Commissie heeft hierbij het voortouw. Nederland zal de nationale rapportage in 2006 leveren. Ik wil hier wel benadrukken dat er binnen het Kabinet geen verschil van mening bestaat dat ook deze EU-richtlijn correct én pragmatisch moet worden geïmplementeerd.

Waarom heeft de minister de harde lijn ten aanzien van het Stads- en streekvervoer verlaten? Hoe valt de «beloning» van de HTM te verklaren? Ze vragen om 1 mei 2007 en krijgen 1 september 2007! Een «straf» van vier maanden.

Ik verlaat de lijn ten aanzien van de aanbestedingsverplichting voor stads- en streekvervoer zoals ik die met u heb afgesproken niet.

De door u genoemde data herken ik niet. Ik heb vernomen dat Stadsgewest Haaglanden per 1 september 2008 de concessie voor het stadsvervoer per bus wil hebben aanbesteed. Dat betekent dat zij ruim vóór die datum de aanbesteding zal moeten aankondigen, via een zogenaamde «kennisgeving» (zie WP 2000 artikel 109 lid 3). Bij aanbestedingen voor streekconcessies blijkt deze termijn veelal tussen de één en anderhalf jaar te liggen. Op het moment dat Haaglanden daadwerkelijk deze kennisgeving doet, geldt dat de betreffende markt van Haaglanden geopend is. Vanaf dat moment mag het

daarop rijdende GVB busbedrijf – inclusief haar dochters – elders meedingen. Wanneer dat exact is, is dus aan Haaglanden. Dit is, geen specifieke beleidslijn voor Haaglanden, maar een algemeen, uit artikel 109 van de WP 2000 af te leiden, geldende regel voor alle concessieverleners en GVB'en. Voor deze kennisgeving kan HTM -en nadat u het wetsvoorstel heeft behandeld geldt dit ook voor haar dochters- nergens meedingen.

Gemotoriseerde tweewielers hebben geen plaats in de Nota Mobiliteit, noch in de begroting. LPF is blij met de gedane toezeggingen tijdens het AO verkeersveiligheid, maar vraagt u toch om deze groep weggebruikers in een volgende begroting expliciet in een artikel op te nemen. Is de minister hiertoe bereid?

In overleg met de organisaties van motorrijders wordt in 2006 op een aantal plaatsen langs het rijkswegennet motorfietsvriendelijke vangrail aangelegd. Bovendien bespreek ik samen met de organisaties mogelijkheden om via communicatie de motorrijders te wijzen op voor motorrijders specifieke gevaren in het verkeer. In het relevante beleidsartikel zal ik aandacht besteden aan de desbetreffende problematiek. (Zie ook het antwoord op vraag 110).

Kan de minister aangeven waarom de aangenomen aanbeveling van de TCI aangaande het FES niet wordt gevolgd?

Ik heb op 2 december 2005 (kenmerk DAB 2005/2387) een brief gestuurd waarin ik een toelichting heb gegeven op onder meer deze aanbeveling. Met betrekking tot aanbeveling 2 (aanpassing Fes-wet) heb ik daarin aangegeven dat het kabinet, wanneer dit aan de orde was, de toezegging is nagekomen om de Kamer te informeren wanneer er een besluit is genomen over de inzet van FES-middelen. In de FES-begroting 2006 is dan ook uitgebreid stilgestaan bij de wijze waarop het kabinet tot besluitvorming is gekomen. Dit komt tegemoet aan de wens van de TCI om de Kamer zo goed mogelijk te betrekken bij de besluitvorming. Daarvoor is geen aanpassing van de FES-wet nodig.

Overigens heeft de minister van Financiën namens het kabinet de Studiegroep Begrotingsruimte gevraagd om te adviseren over het FES ten principale en daarbij ook in te gaan op de beheersstructuur. De Studiegroep zal ten behoeve van de advisering ook kennis nemen van de aanbevelingen van de TCI. Het advies zal medio 2006 worden afgerond.

Omwille van de verkeersveiligheid, iets wat de minister aan het hart ligt, wil ik u vragen om een verbod in te stellen voor de zogenaamde «cable barrier». Deze wordt onder motorrijders ook wel de «eiersnijder» genoemd, aangezien de afzetting tot het verlies van ledematen leidt. In België is deze al verboden. Graag een reactie!

Op de rijkswegen zijn geen «cable barriers» te vinden en RWS heeft geen plannen om cable barriers te plaatsen. De enige cable barrier in Nederland is te vinden op een provinciale weg in Groningen. Ik heb geen mogelijkheden om op het onderliggend wegennet een verbod op te leggen. Ik ken overigens geen onderzoek waaruit blijkt dat cable barriers daadwerkelijk onveilig zijn voor

motorrijders. In Zweden wordt al jaren gebruik gemaakt van cable barriers.

Vragen van het lid Van Hijum (CDA)

De aanpak van notoire zwartrijders vraagt daarnaast om trein- en stationsverboden voor veelplegers. De NS wil deze verboden zelf kunnen opleggen (proces verbaal en straf); ziet de minister kans om in overleg met OM en politie deze ruimte te bieden? En geeft de minister uitvoering aan het recente advies om notoire zwartrijders een verplicht OV-abonnement op te leggen?

De BOA's (Bijzonder Opsporings Ambtenaren) van NS kunnen reeds trein- en stationsverboden opleggen en doen dit ook. Politie en OM zijn verantwoordelijk voor de handhaving. In het recent aan de Kamer aangeboden onderzoek naar sanctioneren zwartrijden in het Openbaar Vervoer (Minister van Justitie, 15/11 kenmerk 538 521/505) is de aanbeveling opgenomen om de mogelijkheid van een verplicht OV-abonnement voor notoire zwartrijders nader te verkennen. Ik zal dit samen met Justitie bestuderen.

Het CDA pleit ervoor om boetes te verhogen en de opbrengsten te storten in het Waarborgfonds Motorverkeer, waaraan iedere automobilist jaarlijks meer moet afdragen doordat de onverzekerde schade (als gevolg van onverzekerd rondrijden en doorrijden na aanrijding) toeneemt.

Over de bestuurlijke boete komen we binnenkort met elkaar te spreken bij de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel voor de invoering van de bestuurlijke boete bij het foutparkeren en stilstaan en enkele lichte verkeersovertredingen.

Er gaan meerdere financiële stromen in de richting van het Waarborgfonds Motorverkeer. Er zijn geen signalen dat het fonds ook voor toenemende schades niet toereikend zal zijn. Een deel van het artikel Boeten en Transacties komt via de begroting van het ministerie van Justitie nu al terecht bij het Waarborgfonds. Een verhoging van het budget op dit artikel ligt niet in de lijn der verwachtingen. Wellicht dat het verhogen van de pakkans meer soelaas kan bieden. In mijn brief van 5 oktober 2005 ter voorbereiding op het algemeen overleg verkeersveiligheid heb ik u gemeld dat de minister van Justitie u schriftelijk zal informeren over de mogelijkheden om onverzekerd rijden effectiever aan te pakken. Ik ben dan ook geen voorstander om boetes te verhogen en de opbrengsten te storten in het Waarborgfonds Motorverkeer.

Graag horen wij van de minister of zij onze zorgen deelt ten aanzien van de binnen VenW aanwezige capaciteiten en kennis om professioneel opdrachtgever te kunnen zijn en hoe zij kennis en professionaliteit binnen de organisatie waarborgt.

Het waarborgen van kennis en professionaliteit heeft nadrukkelijk mijn aandacht. De markt is namelijk gebaat bij een sterke opdrachtgever. Door toepassing van het principe Markt, tenzij kan meer werk door de markt worden uitgevoerd, waardoor RWS met minder mensen toe kan. Dit vraagt wel een nieuwe invulling van de opdrachtgeverrol. Daartoe werkt RWS thans op diverse

fronten om de benodigde kennis en competenties te behouden en verder te ontwikkelen. RWS behoudt een eigen ingenieursdienst in de vorm van de Bouwdienst waarbinnen de benodigde competenties voor een sterke opdrachtgever worden geconcentreerd. Tevens wordt in samenwerking met Shell het projectmanagement verder geprofessionaliseerd. Binnen V&W wordt ook een centrum voor projectmanagement gerealiseerd, waar de ervaring van grote projecten wordt gebundeld en verder wordt ontwikkeld. Overigens zal ook de markt zelf een stevige professionaliseringsslag moeten maken. Samen met de Regieraad bouw ondersteunen wij dit proces actief door o.a. voorlichtings- en discussiebijeenkomsten, te houden in de regio.

Vragen van het lid Hofstra (VVD)

Gaarne meer inzicht in de begrotingsartikelen over onderhoud spoor en weg. Wilt u weer inzage geven in de overhead? En wilt u onderscheid maken naar spoor/weg.

U heeft aangegeven het inzicht in «overhead» van projecten verminderd te vinden ten opzichte van de vorige begroting. Dit is te verklaren door de nieuwe begrotingsindeling waarbij het de vorming van het agentschap RWS een bepalende factor is. Ik wil u tegemoet komen door in mijn begroting van 2007 het inzicht in uitvoeringskosten van aanlegprojecten zichtbaar te maken. Ik zal dit doen door in een tabel voor het artikelonderdeel aanleg de agentschapsbijdrage separaat inzichtelijk te maken. Daarnaast zal ik in aanvulling, en dat is nieuw ten opzichte van de vorige begroting, ook de uitvoeringskosten van het aanlegprogramma Spoor dat door Prorail wordt uitgevoerd apart inzichtelijk maken.

Gaarne reactie van minister op de publicaties over het effect van Het Nieuwe Rijden.

Het effect van Het Nieuwe Rijden is een besparing van circa 10% ten opzichte van normaal gebruik. Het normale gebruik van een auto tijdens schakelen in de stad, in de file en tijdens doorgaand verkeer is bijvoorbeeld 1:10 (of 10 liter per 100m km). Door de rijstijl van Het Nieuwe Rijden toe te passen neemt het verbruik af naar 1:11 à 1:12 (ofwel 8 à 9 liter per 100 km). Dit is goed voor de portemonnee van de automobilist, goed voor het klimaat en de automobilist rijdt meer ontspannen, omdat hij eerder en minder hoeft te schakelen. De discussie over de testcyclus doet daar niets aan af. De suggestie die gewekt wordt in de volkskrant is niet juist, gezien de resultaten die in de praktijk gehaald worden. In 2004 was het effect van het nieuwe rijden op de uitstoot van CO₂ 0.2 megaton (miljoen ton). De prognose vanaf 2010 is er een van 1.5 megaton (jaarlijks) gerelateerd aan de streefwaarde voor verkeer en vervoer van 38 megaton voor 2010 (nota mobiliteit). Vergeleken met het geïnvesteerde budget is het nieuwe rijden daarmee een van de meest kosteneffectieve maatregelen om CO₂-uitstoot terug te dringen.

Zowel in de nota Mobiliteit als in de Energienota wordt Het Nieuwe Rijden omarmd. Het geeft de automobilist de mogelijkheid om zélf iets te doen aan zijn brandstofgebruik. En dat is winst voor het klimaat en winst voor de automobilist gelet op de huidige brandstofprijzen.

Wat draagt VenW bij aan VWS als het gaat om gehandicaptenvervoer? Dat mag ten koste van 1 love campagne en de premie voor de spitsrijders.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van het amendement van Dijkema en Van der Ham (nr. 10, aangenomen op 21 december 2004) 10 mln voor (beheer en onderhoud) railwegen overgeheveld naar de begroting van VWS ten bate van het budget voor gehandicaptenvervoer op bovenlokaal niveau, uitgevoerd onder de naam Valys. In het kabinet is afgesproken dat dit gebeurt voor deze kabinetsperiode, dus tot en met 2007. Inmiddels is de Kamer geïnformeerd bij de najaarsnota over de onderuitputting Valysmiddelen bij VWS. In overleg met VWS proberen we de middelen zoveel mogelijk te concentreren op de verbetering van de toegankelijkheid van het spoor. Binnen het autonome liftenprogramma wordt in 2006 al gestart met liften op de stations in Naarden-Bussum en Almelo. Met de overheveling van de onbenutte Valysmiddelen zal aanvullend op een aantal stations met toegankelijkheidsknelpunten vervroegd kunnen worden gestart met de bouw van liften. Van een verzoek om additionele middelen is geen sprake.

Kunt u een onderscheid aanbrenge in de soorten onderhoud: beheer, vervangingsinvesteringen, normaal onderhoud, groot onderhoud?

Het onderhoud wordt onderscheiden naar regulier beheer en onderhoud en het onderhoud dat wordt uitgevoerd om de belangrijkste onderhoudsachterstanden weg te werken. Er wordt geen categorie vervangingsinvesteringen onderscheiden omdat er in het algemeen geen sprake is van vervanging van complete projecten maar van regulier- en groot onderhoud. In toenemende mate worden de onderhoudsbestekken in de vorm van geïntegreerde contracten op de markt gezet. Daarbij is het prestatieniveau leidend, niet het onderscheid naar verschillende kostencomponenten. Ook de interne sturing richt zich vooral op de geleverde prestatie. Groot onderhoud is onderdeel van het MIT-programma en is zichtbaar in de begroting van het infrafonds (zie art. 11 voor watersystemen, artikel 12 voor wegen en artikel 15 voor vaarwegen. In de volgende begroting zal getracht worden hier meer inzicht in te geven.

Ik stel voor bij aanschaf nieuwe auto een kortingskaart openbaar vervoer te verstrekken. Welke mogelijkheden ziet de minister?

Of een automobilist gebruik wil en kan maken van het openbaar vervoer hangt af van verschillende factoren waaronder de persoonlijke voorkeur en het verplaatsingspatroon. Ik vind een generieke maatregel zoals een kortingskaart openbaar vervoer, daarom niet passend.

Wanneer komen de onderhoudsuitgaven spoor weer op het normale niveau? En wat is het normale niveau?

Eerstkomende periode staat in het teken van het Herstelplan spoor. Ten opzichte van de jaren vóór 2004 zijn de uitgaven in de periode 2005–2010 hoger. Hiermee worden de achterstanden in het onderhoud van het spoor ingelopen. Voor de periode tot en met 2020 zijn

door ProRail meerjarenramingen opgesteld. Deze ramingen zijn geaudit door Booz Allen & Hamilton. De conclusie van deze audit was, dat de bedragen in de Nota Mobiliteit voor spoor voldoende zijn, mits de daarin verwerkte efficiëncies ook door ProRail worden ingevuld. Voor de periode 2011–2020 is in de Nota Mobiliteit € 13,4 mld beschikbaar voor beheer en instandhouding en € 2,1 mld voor aanleg. Het bedrag van € 13,4 mld voor Beheer & Instandhouding is gebaseerd op alle noodzakelijke uitgaven (inclusief vervangingen) om het beoogde kwaliteitsniveau zoals nu in de begroting aangegeven (89–91%) op het spoornet zoals dat nu qua omvang wordt voorzien (inclusief MIT aanlegprojecten) te realiseren. Zonder wijziging van het gewenste kwaliteitsniveau en zonder wijziging van de omvang van het net, is het bedrag in de Nota Mobiliteit (gemiddeld € 1,34 mld per jaar) dan ook in die periode te beschouwen als het normale niveau.

Waarom is er geen inzicht meer in de begroting op het vlak van de kostendekkendheid als het gaat om de exploitatiesubsidie voor het stad-/streekvervoer? Gaarne een reactie op de ontwikkeling hiervan.

De exploitatiesubsidie is sinds 2005 opgenomen in de BDU verkeer en vervoer. Daarmee is de verantwoordelijkheid overgedragen aan de regio's. Daarmee is ook een einde gekomen aan de opbrengstensuppletie. Bij het aanbesteden van de ov-concessies hebben deze regio's alle belang bij het verhogen van de kostendekkingsgraad, omdat daardoor immers geld vrijvalt ter vergroting van de dienstverlening, danwel het doen van investeringen. Ik onderstreep daarvan ook voortdurend het belang. Centrale sturing hierop door het rijk past daarnaast niet in de decentralisatiegedachte. Bij verdere marktwerking (het openstellen van de grootstedelijke stadsvervoermarkten) zal naar verwachting net als bij het streekvervoer een grotere efficiency plaatsvinden. Via de essentiële onderdelen in de Nota Mobiliteit vraag ik de decentrale overheden om maatregelen te nemen om het OV-aandeel te vergroten, de capaciteit beter te benutten en materieel efficiënter in te zetten.

Kunt u het zo regelen dat 20 kilometer voor de afslag de benzineprijs kenbaar wordt gemaakt om de (geringe) prijsconcurrentie inzichtelijk te maken? In de eerste plaats in Nederland maar ook aandringen in Europees verband via de transportraad.

Kunt u het afplakken van benzineprijzen langs de snelweg verbieden?

Kan er een goed zichtbare prijzenpaal langs de weg komen bij de Tankstations met daarop de vergelijking van prijzen (Zoals in landen als Frankrijk)?

Ik sta positief tegenover de suggestie van de heer Hofstra en zal de mogelijkheden daartoe laten onderzoeken. Het liefst zou ik zo'n afspraak in Europees verband maken. Ik laat uitzoeken of het initiatief van mevrouw Wortmann in het Europees Parlement voor een onderzoek naar uniformering van het gehele bewegwijzeringsstelsel in Europa daarvoor aanknopingspunten biedt. De tot op heden verstrekte vergunningen hebben geen bepaling tot het tonen van brandstofprijzen. Omdat deze vergunningen een lange looptijd kennen heb ik ook niet de mogelijkheid om hierop direct in te grijpen. Ik zal de mogelijkheden onderzoeken om voor nieuwe vergunningen

gen zo'n voorwaarde op te nemen en in overleg met de branche proberen op vrijwillige basis inzicht in de benzineprijs te verschaffen.

Kunt u een reactie geven op het openstellen van busbanen voor taxi's en vrachtwagens?

Het openstellen van busbanen voor gebruik door vrachtwagens of taxi's is een aangelegenheid voor de wegbeheerder, die per weggedeelte kan bepalen of en wanneer medegebruik mogelijk is. Dit vraagstuk speelt vooral op regionale wegen. In veel gevallen wordt op deze busbanen medegebruik van taxi's toegestaan. Ook lopen er regionale initiatieven waarin medegebruik van vrachtwagens wordt onderzocht. In beperkte mate komen busbanen ook op het hoofdwegenet voor. Het gaat dan om vluchtstroken die door lijndiensten worden gebruikt. Op de A6-A1 Almere – Amsterdam is medegebruik door vanpools mogelijk gemaakt. Als de bestaande busbanen echter volledig opengesteld zouden worden voor taxi's en vrachtauto's, gaat het in feite om een spitsstrook. Dit vergt weg-aanpassingen en daarvoor zullen procedures doorlopen moeten worden. Zoals u weet heb ik een paar jaar geleden de ZSM-programma's geïntroduceerd, waarin vluchtstroken geschikt worden gemaakt voor al het verkeer. Mocht er aanleiding zijn om de bestaande busbanen om te vormen tot spitsstroken of reguliere uitbreidingen, dan kom ik hierover bij u terug. Ik zal hiervoor aandacht vragen in het Nationaal Mobiliteitsberaad.

Asfaltrevitalisering leidt tot minder onderhoud. Wat vindt u daarvan?

Asfaltrevitalisering leidt niet tot besparing in onderhoud, omdat de te bereiken levensduurverlenging van 2 à 3 jaar niet of nauwelijks kosteneffectief is. Zie ook het antwoord op de vraag inzake verjongingsproducten voor ZOAB d.d. 7 maart 2005 met als kenmerk RWS/SDG/BDG-2005/1020.

Is het mogelijk dat via het innovatie platform een hogere prioriteit wordt gegeven aan Automatische voertuiggeleiding (AVG)?

Ik zal dit agenderen voor het V&W-beraad kennis en innovatie.

Hoe kan het dat de kale brandstofprijs in Nederland 10 eurocent hoger is dan bijvoorbeeld in Duitsland?

De verklaring hiervan is bij mij noch bij mijn collega's de ministers van Economische Zaken en van Financiën bekend. Voor een verklaring van deze verschillen in kale brandstofprijzen verwijs ik u derhalve door naar de oliemaatschappijen.

Waarom zijn niet alle moties opgenomen in begroting? Gaarne lijstje vanaf 1 januari 2000 met alle moties en wat daarmee is gebeurd.

In de begroting zijn alleen de openstaande moties opgenomen voor het parlementaire jaar. De bijlage met een overzicht van de ingediende moties vanaf parlementaire jaar 2000–2001 wordt separaat naar de Tweede

Kamer gestuurd.

Het lijkt of de IVW de wegcontroles alleen richt op West-Europese vrachtwagens. Kunt u aangeven of dit klopt?

Nee, er wordt geen onderscheid gemaakt in Nederlandse of buitenlands vrachtverkeer. De Inspectie controleert de naleving van wet- en regelgeving op basis van risico-analyse. Criteria daarbij zijn onder andere de vervoerssegmenten waarin overtredingen het meest voorkomen.

Vragen van het lid Jongbloed (GL)

Wat betekent de groei van het autoverkeer voor de leefbaarheid in dorpen en steden?

De leefbaarheid in woonwijken en steden is op de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de gemeentelijke overheid. Diverse instrumenten staan ter beschikking: het autoluw maken van wijken, het instellen van 30 km-zones, het formuleren en uitvoeren van een gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid, parkeerbeleid, het aanwijzen van speel- en groenzones en van parken. Bovendien is er het vervoerbeleid gericht op bijvoorbeeld fietsbeleid, carpoolen en deelauto's.

Wil de minister zich hard maken voor internationale afspraken voor het schoner maken van de binnenscheepvaart?

Ik maak me in de EU en in de Rijnvaartcommissie hard voor scherpe normen voor de uitstoot van motoren en voor de brandstofkwaliteit. Voor motoren streef ik naar een norm die vergelijkbaar is met Euro 5 voor vrachtauto's in 2012 en vergelijkbaar is met Euro 6 voor vrachtauto's in 2016. Om de toepassing van roetfilters in de binnenvaart mogelijk te maken moet het zwavelgehalte in de brandstof zo snel mogelijk naar het niveau van het wegtransport. Hierover wil ik graag afspraken maken met de binnenvaartsector in een convenant. De internationale maatregelen hebben niet heel veel effect op de korte termijn. Daarom heb ik samen met de Staatsecretaris van VROM een subsidieprogramma gepubliceerd voor schone binnenvaartmotoren. Van een aantal andere nationale maatregelen wordt op dit moment de effectiviteit onderzocht. Voor een NOx-heffing is dit ook gedaan. Uitkomst van dit onderzoek is dat een NOx-heffing behoorlijk hoog moet zijn om binnenvaartondernemers er toe te bewegen om vrijwillig maatregelen te laten treffen: ongeveer de helft van de transportkosten. Ik zie dit als een mogelijk instrument voor de toekomst, maar niet iets om op korte termijn resultaat mee te halen.

Vragen van het lid Slob (CU)

Wanneer reageert de minister op de vraag van de decentrale overheden om een bijdrage van het rijk voor de toegankelijkheid van het OV voor gehandicapten? Het jaar 2030 als streefdatum voor de trein lijkt nog ver weg, maar ook daarop moet goed worden geanticipeerd. Ik verzoek de minister aan te geven wat haar ambitie is op dit punt.

Voor de verbetering van de toegankelijkheid van haltes in

het stads- en streekvervoer inclusief de financiering hiervan zijn wij op dit moment bezig om alle gegevens te verzamelen. Ik verwacht hierover begin 2006 overleg te voeren met de decentrale overheden. De uitkomsten zal ik aan de Tweede Kamer toezenden.

De heer Slob heeft mij ook gevraagd wat mijn ambitie voor 2030 is ten aanzien van de toegankelijkheid voor de trein en om te reageren op het verzoek van de CG-Raad om het nodige extra geld te reserveren om alle stations in 2030 toegankelijk te maken. Mijn ambitie voor 2030 heb ik aangegeven in de brief die ik de Tweede Kamer heb toegestuurd bij de toezending van het stappenplan toegankelijkheid. Daarin heb ik aangegeven te kiezen voor de deelvariant. NS en ProRail zullen op basis van deze ambitie het implementatieplan medio 2006 bij mij indienen. Daarbij moeten zij – en dat zullen zij ook doen – nauw overleg voeren met gemeenten en regionale OV autoriteiten en ook met de gebruikersorganisaties als de CG-Raad. Hiermee beoog ik een zo breed mogelijk gedragen selectie te bewerkstelligen. Met de deelvariant die ik nu door NS en ProRail laat uitwerken, wordt 90% van de reizigers bereikt. Met de extra investering van € 100 miljoen waar de CG-Raad op doelt, zouden de overige 10% van de reizigers bereikt worden. Dit bedrag is exclusief de – aanzienlijke – investeringen die er dan nog aan de treinen nodig zijn. De kosten en baten van een dergelijke investering afwegende, wil ik eerst onderzocht hebben hoe de deelvariant er concreet uit zal zien en of het mogelijk is – bijvoorbeeld door regionale spreiding – ervoor te zorgen dat aanvullend OV beschikbaar is juist op die plekken waar de stations nog niet volledig toegankelijk zijn (het zij door Stad/streekvervoer, hetzij door aanvullend doelgroepenvervoer). Overigens zullen alle stations in Nederland voor doven, slechthorenden en blinden en slechtzienden wel volledig toegankelijk zijn, en al ruim eerder dan in 2030.

Is er ooit onderzoek verricht naar de risico's van mobiel bellen tijdens het fietsen? Is het de minister bekend dat daardoor veel ongelukken gebeuren? Is dit niet minstens zo gevaarlijk als fietsen zonder handen aan het stuur?

Neen, er is nooit onderzoek verricht naar de risico's van mobiel bellen tijdens het fietsen en er zijn ook geen cijfers bekend van het aantal ongevallen als gevolg van mobiel bellen tijdens het fietsen. Wel gelden voor fietsers dezelfde gevaren als voor gemotoriseerde bestuurders, namelijk een fysieke afleiding als de bestuurder tegelijkertijd de mobiele telefoon en het voertuig moet bedienen en een cognitieve afleiding als een bestuurder een deel van zijn aandacht aan het telefoongesprek moet besteden in plaats van aan het rijden. Op basis van de resultaten van gedragsstudies kan worden geconcludeerd dat het gebruik van een mobiele telefoon een negatief effect heeft op het rijgedrag, ofschoon de aan fietsers gestelde verkeerseisen veel lager zijn dan die aan bijvoorbeeld automobilisten. Ik zal de ongevals-betrokkenheid van bobiel bellen tijdens het fietsen nader laten onderzoeken

Ik ga er vanuit dat bij nieuwe verdeelsleutel voor de BDU rekening wordt gehouden met problematiek van kleinere provincies (hebben niet of nauwelijks middelen om aansprekende projecten te starten). Graag uw reactie.

Met de koepels van de regionale overheden heb ik bij de invoering van de BDU afgesproken te streven naar invoering van een nieuwe, op structuurkenmerken gebaseerde sleutel na drie jaar. Inmiddels wordt er in goede afstemming met vertegenwoordigers van de regio's gewerkt aan zo'n nieuwe sleutel. Deze zal medio 2007 beschikbaar zijn en dan in december van dat jaar worden toegepast voor de verdeling van de BDU voor het jaar 2008.

Vraag van het lid Staaij (SGP)

Graag vraag ik hierbij een reactie op de door het SWOV gepresenteerde voorstellen om te komen tot een overkoepelend systeem van kwaliteitszorg voor het wegverkeer (in «Door met duurzaam veilig»).

Duurzaam Veilig is en blijft uitgangspunt van beleid. Dat heb ik ook in de Nota Mobiliteit aangegeven. Daarbij laat ik mij zeker inspireren door de nieuwe versie van het boek «Door met Duurzaam Veilig» van de SWOV. Door de SWOV is als meest aansprekende voorbeeld van de door haar bedoelde kwaliteitszorg genoemd: het aan de weggebruiker aanbieden van een herkenbaar wegbeeld waardoor het wegverloop en het gedrag van andere weggebruikers beter voorspelbaar wordt. Ik wil de invoering van de essentiële herkenbaarheidskenmerken versnellen. Door het vrijmaken van € 15 mln in de periode 2006–2010 heb ik de periode verkort tot 5 jaar.

Nagekomen schriftelijke antwoorden bij DAB/ 2005/2430

Vraag 60 Van Hijum:

Verzoek aan de Minister vóór de behandeling van het MIT een brief te sturen met daarin een nadere uitwerking van de budgettaire ruimte in 2006 en latere jaren en de benutting daarvan. In aanvulling op de brief van vandaag.

Tevens antwoord vraag

74 Hofstra

Onderuitputting

Kan er voor de 2e termijn lijstje:

- wat is vrijgevallen?
- meer inzicht in hoe dit belegd is?
- wat valt er hierdoor weer vrij?

en 109 Hofstra

Voor de 2e termijn lijstje met projecten die voor de verkiezingen afgeleverd worden.

- Welke capaciteit wordt gerealiseerd?
- Welke werken in uitvoering zijn genomen
- Welke werken zijn aanbesteed

Vraag:

Verzoek aan de Minister vóór de behandeling van het MIT een brief te sturen met daarin een nadere uitwerking van de budgettaire ruimte in 2006 en latere jaren en de benutting daarvan, in aanvulling op de brief van vandaag.

Verzoek aan te geven welke projecten in deze Kabinetsperiode zijn gerealiseerd, welke nog worden gerealiseerd en welke besluiten zijn of worden genomen.

Antwoord:

In mijn brief van 6 december jl. heb ik een overzicht

gegeven van de verwachte onderuitputting in 2005 en 2006 en de wijze waarop ik daarmee om wil gaan.

Onderstaand geef ik in een aantal tabellen een nadere detaillering van de in die brief opgenomen gegevens. In de kern wordt het beeld weergegeven in de volgende tabel (die ook in de brief opgenomen was):

	2005	2006	Later	Totaal
Onderuitputting 2005	-602	377	225	0
Kasmaatregelen 2005	602	-19	-583	0
Onderuitputting 2006		-420	420	0
Potentiële versnellingen		50	-50	0
Totaal	0	Nihil	Nihil	0

Op elk van de regels van bovenstaande tabel ga ik in bijgaande tabellen nader in. Voor het totaalbeeld is het goed hier te bevestigen, mede naar aanleiding van de vraag van de heer Van Hijum, dat alle geld van de onderuitputting gewoon voor de infraprojecten beschikbaar blijft, en ook per project alleen een verschuiving van de betaling in de tijd impliceert en geen korting van budgetten. In mijn brief constateer ik dat in 2005 met de genomen kasmaatregelen het budget wordt uitgeput (saldo: 0), en dat voor het jaar 2006 per saldo een onderuitputting kan ontstaan van ca € 50 mln. indien er in 2006 geen versnellingen voor dat bedrag gerealiseerd kunnen worden.

De opbouw van de onderuitputting 2005 op projectniveau is bijgevoegd als tabel 1. Aangegeven is tevens welk deel van deze € 602 mln. is veroorzaakt door vertragingen van het voorgenomen programma. Belangrijkste post betreft het wegenprogramma. Hier is sprake van vertraging van het voorgenomen programma in 2005 als gevolg van de luchtproblematiek van € 150 mln., en als gevolg van andere oorzaken € 81,3 mln..

Tabel 2 geeft een overzicht van de betreffende kasmaatregelen in 2005 met de budgettaire doorwerking naar 2006 en latere jaren. Hieruit blijkt dat in 2006 slechts een beperkte vrijval van € 19 mln. optreedt in verband met deze kasmaatregelen.

Tabel 3 geeft de samenstelling op projectniveau van de € 420 mln. vertraging op het wegenprogramma. Belangrijkste post betreft de vertraging binnen ZSM-programma.

Een tentatief totaaloverzicht van versnellingsopties is opgenomen in tabel 4. Ik ga er vooralsnog van uit dat het gehele programma vanaf 2007 volgens schema uitgevoerd kan worden. Uiteraard is deze periode tot en met 2010 wel omgeven met onzekerheden, vooral ten aanzien van de effecten van de luchtwetgeving en de mogelijkheden van het Nationaal programma Lucht. Op dit moment zie ik daarom geen aanleiding om allerlei verschuivingen in het MIT aan te brengen. Wel heb ik een pakket aan versnellingsmogelijkheden voor de periode tot en met 2010 geïnventariseerd van circa € 1 à € 1,5 miljard die ik de komende tijd uitvoeringsgereed wil maken. De precieze uitwerking daarvan moet nog plaatsvinden. Ik wijs u er op dat de technische en procedurele mogelijkheden om nog in 2006 daadwerkelijk projecten te versnellen en nog in 2006 op grond daarvan additionele kasuitgaven te doen beperkt zullen zijn.

Tenslotte is in tabel 5 een overzicht opgenomen van alle projecten die in deze Kabinetsperiode zijn gerealiseerd, welke nog worden gerealiseerd en welke besluiten zijn of worden genomen.

Tabel 1: onderuitputting 2005

	2005	2006	2007 e.v.	Waarvan	
				Productie	Lucht
Aanleg wegen:	-331,3	105,3	226	81,3	150
Zaanstad_purmerend					
Utrecht-Noord-Eemnes A13 en A20	ZSM-projecten	-150	150		150
Overig					
RW 1/50 Arnhem-Beekbergen-Deventer		-26	10		16
RW 2 Rondweg Den Bosch		-17			17
RW 5 2de Coen/WRW		-25		7	25
RW 5 VWRW		-5	5		
RW 9 Koedijk - De stolpen		-10		10	
RW 12 Den Haag		-9		9	
RW 15 Calandtunnel		-14			14
RW 37 Hoogeveen - Duitse grens		-12	12		12
N 57 Veersedam - Middelburg		-5	5		5
RW 73 Venlo		-15	18		30
RW 50 Eindhoven - Oss		-10	10		10
A2 Holendrecht-Oudenrijn		-5	5		
A2 Oudenrijn -Everdingen		-3	3		
Utrecht-West		-4	4		4
Utrecht-Maarsbergen		-2			2
A59		14		-14	
A8/A10		-1,7	1,7		1,7
RW7		-1,4	1,4		1,4
RW31		-1,6	1,6		1,6
RW37		-1,6	1,6		1,6
Overig		-27	27		
Beheeren onderhoud rijkswegen	23	5	-28	-23	
Aanleg waterkeren	-62	62	0	7	
DGR/Hoogwaterbeschermingsprogramma		-24	24		
Dijkverstr. Flevoland/Steenzetting Westerschelde		-10	10		7
Dijkversterking Noorderlek		-9	9		
Rekeningen Waterschappen		-3	3		
Overig		-16	16		
Beheeren onderhoud waterkeren	-34	9	25	23	
Masterplan Hoek van Holland		-6	6		
Suppleties		-2			2
Maaswerken		-23			23
Overig		-3	3		
	2005	2006	2007 e.v.	Productie	
Aanleg waterbeheeren/vaarwegen	-109,9	56,7	53,2	62,6	
Hollands Diep		-18		18	17,5
SUBBIED en TBBV		-10		10	10
Lekkanaal		-6		6	6
Twentekanalen		-6	3	3	
Renovatie Noordzeesluizen		-4	4	0	4
Saneringsprojecten		-10	7	3	7,2
IIVR		-10	10	0	2
Schadeclaim Terneuzen		-4		4	
Vaarweg Ketelmeer		-8	6	2	8
Haringvliet		-5,5		5,5	5,5
Sanering waterbodems		-6,4	4,7	1,7	
Renovatie Noordzeesluizen		-4,6	4,6		
Sanering Petroleumhaven		-2,4	2,4		2,4
Overig		-15	15		
Beheeren onderhoud waterbeheeren/vaarwegen	28	7	-35	-31	
Conservering Noordersluis		-4	4		4
Vaarweg Lemmer + Haven Delfzijl		-3	3		
Overig		35			-35
HSL-Zuid	-98	80	18		
Overig	-17,8	51,8	-34	-34	
Saldo beeld IF 2005	-602	376,8	225,2	85,9	

Tabel 2: kasmaatregelen 2005

Kasmaatregelen	2005	2006	2007 e.v.
Afkoop overdracht Noordhollandsch Kanaal	129	-8	-121
Afkoop Almelo-de Haandrik	25	-1	-24
Afkoop Kanaal door Walcheren	112	-5	-107
A2 passage Maastricht	36		-36
Randstadrail	175		-175
Aanvullende kasmaatregelen	125	-5	-120
Totaal kasmaatregelen 2005	602	-19	-583

Tabel 3: onderuitputting 2006

	2005	2006	2007 e.v.	Waarvan	
				Productie	Lucht
A1/A6/A9 Craag		-45	45		45
A12 Utrecht west benutting		-16	16		16
A12 Utrecht Maarsbergen / Veenendaal Ede		21	21		21
A12 Den Haag Gouda		-4	4		4
ZSM 1b en 2		-184	184		184
A73 Zuid/A74 Venlo-		-7	7		7
A2 Everdingen Deil/Zaltbommel/Empel		-26	26	26	
RW14 Wassenaar/Leidschendam		-10	10	10	
A2 Rondweg Den Bosch		-51	51		
A4 Burgerveen-Leiden		-7	7	7	
A4 D'oord/BoZ		-11	11	11	
N 57 Veersedam - Middelburg		-8	8	8	
N9 Koedijk de Stolpen		-5	5	5	
A2 Holendrecht-Oudenrijn		-49	49	49	
N61 Hoek Schondijke		-3	3	3	
Diverse overuitputting		27	-27	-27	
Aanleg wegen:		-420	420	92	277
Potentiële versnellingen		50	-50		
Totaal beeld 2005/2006	0	-12,2	12,2		

Tabel 4: Concept opties voor versnelling tot en met 2010

Programma	Projecten	Versneling	Mogelijke kasschuif
Waterkeren en waterbeheren (aanleg)	Sanering waterbodems	Ja	€ 25 miljoen per jaar
	Zwakke schakels kust	Ja	PM (afhankelijk voortgang plannen provincie)
	Ruimte voor de Rivier A2/A12	Ja	€ 45 miljoen
Hoofdwegen (aanleg)	Zuidwest Ring Utrecht	Ja, oplevering 4 jaar eerder	2009 – 2010: + € 50–75 miljoen
	A27 Oosting Utrecht	Ja, oplevering 5 jaar eerder	2009 – 2010: + € 50–75 miljoen
	A4 Den Haag – Leiden	Ja, oplevering 4 jaar eerder	2009 – 2010: + € 100 – 150 miljoen
Spoorwegen (aanleg)	Goederenroute Elst – Deventer Twente	Ja	2008: + € 14 miljoen
Spoorwegen (beheer en onderhoud)	Vervangingsinvesteringen	Ja	2006 – 2010: + € 350 – 400 miljoen
	Vaarwegen (aanleg)	Toekomstvisie Waal	Ja
Maas-Den Dungen	Maasroute fase 2	Ja, oplevering 2 à 3 jaar eerder	2006–2010: + 90 miljoen
	Twentekanaal	Ja, oplevering 3 jaar eerder	2008–2010: + 129 miljoen 2008–2010: + 27 miljoen
	Amsterdam-Rijnkanaal; Zeeburg	Ja, oplevering 3 jaar eerder	2007–2010: + 11 miljoen
	Ketelmeer, fase 2	Ja, oplevering 2 jaar eerder	2008–2010: + 7 miljoen
	Lekkanaal; Beatrixsluis	Ja, oplevering 2 jaar eerder	2007–2010: + 45 miljoen
	Bovenloop IJssel	Ja, oplevering 3 jaar eerder	2008–2010: + 35 miljoen

Programma	Projecten	Versneling	Mogelijke kasschuif
Leefomgeving	Sluis Eefde	Ja	2008–2010: + 66 miljoen
	Ligplaatsen (landelijk)	Ja	2007–2010: + 31 miljoen
	Geluid (versnelde aanpak knelpunten bij groot onderhoud rijkswegen en knelpunten spoor)	Ja	2007 – 2010: + € 100 à 150 miljoen
	Luchtkwaliteit	Ja	pm

Tabel 5: Periode 2004 – 2007: Gerealiseerde en nog te realiseren projecten + genomen besluiten en te nemen besluiten

1. Aanlegprogramma realisatie

Gerealiseerd in 2004

- N11 Alphen a/d Rijn – Bodegraven
- N30 Rijksweg 12 – Postweg
- Maasroute, modernisering fase 1
- Uitbreiding gemaalcapaciteit Gouda
- Doorlaatmiddel Veerse meer
- Spoorbrug Oosterbeek
- Amsterdam CS spoor 10/15
- RSC Maasvlakte, 1e fase
- RSC Waalhaven

Gerealiseerd in 2005

- A2 Oudenrijn – Everdingen, inclusief 2e Lekbrug
- A15 Vondelingenplaat/A15 Europaweg
- A50 Eindhoven – Oss
- A59 Rosmalen – Geffen
- Renovatie Noordzeesluizen
- Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden
- Uitgeest de Kleis
- Nootdorpboog
- Woerden – Harmelen
- Vleuten – Geldermalsen (deelprojecten)

Te realiseren in 2006

- Deltaplan grote rivieren
- Dijkversterkingen Flevoland
- Inrichting IJsselmonding
- Onderzoek hydraulische randvoorwaarden
- Vispassages Grave en Borgharen
- A15 Reconstructie aansluitingen bij Hardinxveld-Giessendam
- Emplacement Den Haag CS
- Integrale spoorverdubbeling Amsterdam – Utrecht
- 2e perron Amsterdam Zuid
- Pilot Fluistertrein
- Breda Centraal
- HSL Oost (deel)
- Vleuten – Geldermalsen (deel)
- Betuweroute
- Randstadrail

- Vaarroute Ketelmeer fase 1
- Verdrag verdieping Westerschelde

Te realiseren in 2007

- Natte natuurprojecten IJsselmeergebied
- Aanleg baggerdepots (voorheen Depot Koegorspolder)
- RW37 Hogeveen – Holsloot – Emmen – Duitse grens
- A73 Venlo – Maasbracht
- Arnhem 4e perron (deelprojecten)
- Fietsenstalling Amsterdam CS (deelprojecten)
- Transfercapaciteit Amsterdam CS
- Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte
- Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen
- Maasroute fase 1, brugverhogingen Roosteren en Echt
- HSL-Zuid

2. Aanlegprogramma genomen en te nemen (tracé)besluiten

Genomen tracébesluiten/projectbesluiten in 2004

- N9 Koedijk – De Stolpen
- A2/A76 Urmond – Kerensheide – Hoensbroek
- Grote stations: Breda
- Sloelijn
- N201

Tracébesluit/projectbesluit 2005

- A4 Burgerveen – Leiden
- N31 Zurich – Harlingen
- N34 Omleiding Ommen
- Wilhelminakanaal Tilburg
- A12 Utrecht West benutting

Tracébesluit/projectbesluit 2006

- A28 Hattemerbroek – Zwolle – Meppel
- A50 Ewijk – Valburg – Grijsoord
- A2 Amsterdam – Utrecht (Holendrecht – Oudenrijn)
- A2 Oudenrijn – Deil
- N9 Koedijk – De Stolpen
- A10 2e Coentunnel
- A12 Maarsbergen – Veenendaal
- N50 Ramspol – Ens
- N61 Hoek – Schoondijke
- A74 Venlo
- Vaarweg Meppel – Ramspol (keersluis Zwartsluis)
- Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis
- Zuid-Willemsvaart

Tracébesluit/projectbesluit 2007

- N31 Leeuwarden
- A4 Den Haag – Leiden (De Hoek – Prins Clausplein)
- N11 Leiden/Zoeterwoude – Alphen a/d Rijn
- A15 Maasvlakte – Vaanplein
- A2 Leenderheide – Budel
- A2 Passage Maastricht
- N61 Sluiskil
- Burgemeester Delenkanaal Oss

2. ZSM

Gerealiseerd in 2004/2005

- A4 Leidschendam – Prins Clausplein 2005
- A12 Prins Clausplein – Voorburg 2005
- A50 Heteren – Valburg 2004
- A2/A67 Batadorp – Leenderheide 2004

In uitvoering/geplande openstelling in 2005/2006

- A27 Gorinchem – Noordeloos 2006
- A13 Zestienhoven – Delft 2006
- A20 Capelle – Terbregseplein 2005
- A50 Arnhem-Centrum – Beekberge 2006
- A1 Beekbergen – Deventer-Oost 2006

Projecten in besluitvormingsfase met luchtkwaliteitsonderzoek

- A7 Zaanstad – Purmerend 2007
- A12 Zoetermeer – Zevenhuizen/A12 Zevenhuizen – Gouda 2009
- A12 Woerden – Gouda 2008
- A12 Veenendaal – Ede 2009
- A2 Vught – Ekkersweijer 2008

Projecten in besluitvormingsfase wachtend op luchtkwaliteitsonderzoek

- A9 Aansluiting Velsen – Raasdorp 2008
- A9 Raasdorp – Badhoevedorp 2007
- A12 Utrecht – Maarsbergen 2009
- A9 Holendrecht – Diemen 2007
- A1 't Gooi 2007
- A1/A6 Diemen – Muiderberg -Almere stad-west 2008
- A4/A10 Badhoevedorp – Nieuwe Meer -Amstel 2007
- A2/A27 Everdingen – Lunetten 2008
- A28 Utrecht – Leusden-Zuid 2008
- A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken 2008
- A1 Hoevelaken – Barneveld 2005
- A27 Utrecht-noord – Eemnes 2007
- A1 Watergraafsmeer – Diemen 2007