

*0: EK

*1: 2003-2004

*2: 24

*3: WordXP

*4: 24ste vergadering

*5: Maandag 19 april 2004

*6: 18.30 uur

**

Voorzitter: Timmerman-Buck

Tegenwoordig zijn 43 leden, te weten:

Bemelmans-Videc, Van den Berg, Van den Broek-Laman Trip, Doek, Doesburg, Van Driel, Dupuis, Eigeman, Van Gennip, Ten Hoeve, Jurgens, Kalsbeek-Schimmelpenninck van der Oije, Ketting, Klink, Koekkoek, Kohnstamm, Van der Lans, Van Leeuwen, Leijnse, Lemstra, Luijten, Meulenbelt, Nap-Borger, Noten, Van den Oosten, Pastoor, Pormes, Van Raak, Rabbinge, De Rijk, Rosenthal, Russell, Schouw, Slagter-Roukema, Swenker, Sylvester, Tan, Timmerman-Buck, Vedder-Wubben, Wagemakers, Werner, Westerveld en De Wolff,

en mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer De Geus, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de heer Rutte, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

**

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

Meindertsma, Woldring, Van Middelkoop, Dees en Van Heukelum, in verband met het bijwonen van een IPU-conferentie, ook morgen;

Kox, in verband met verblijf buitenslands;

De Rijk, voor het eerste deel van de vergadering, wegens een onontkoombare verplichting;

Biermans, Hoekzema en Schuurman, wegens bezigheden elders.

**

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**. De ingekomen stukken staan op een lijst, die in de zaal ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

**

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het einde van deze editie.)

*B

!Diverse wetsvoorstellen!

Aan de orde is de behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Goedkeuring van de regeling van de Staatssecretaris van Financiën van 13 november 2002, nr. WDB02/732M (Stcrt. 220) tot buiten toepassing stellen voor een gedeelte van 2002 van willekeurige afschrijving arbobedrijfsmiddelen (28789);**

- **Regeling van de inwerkingtreding van het Legkippenbesluit 2003 (28968);**

- **Wijziging van de Meststoffenwet in verband met de evaluatie 2002 (28971);**

- **Wijziging van de Meststoffenwet, de Wet verplaatsing mestproductie en de Wet herstructurering varkenshouderij ter opschorting van de expiratedatum van de stelsels van mestproductie-, pluimvee- en varkensrechten (29001);**

- **Wijziging van het Wetboek van Strafrecht in verband met de bestrijding van fraude en vervalsing in verband met andere betaalmiddelen dan contanten (fraude niet-chartaal geldverkeer) (29025);**

- **Vaststelling van de begrotingsstaat van de Hoge Colleges van Staat, Kabinet der Koningin, Kabinet van de Gouverneur van de Nederlandse Antillen en het Kabinet van de Gouverneur van Aruba (II) voor het jaar 2004 (29200 II).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van de SP wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend dat zij geacht willen worden zich niet met wetsvoorstel 28971 te hebben kunnen verenigen.

**

*B

!SZW/SpaarfondsAOW/motie-De Rijk c.s.!

Aan de orde is de gezamenlijke behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (XV) voor het jaar 2004 (29200 XV);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Spaarfonds AOW voor het jaar 2004 (29200 E),**

en van:

- **de motie-De Rijk c.s. over de efficiëncymaatregel (28870-J).**

De **voorzitter**: Ik heet de minister en de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van ganser harte welkom vanavond in dit huis.

**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Leijnse voor zijn maidenspeech.

**

*N

De heer **Leijnse**(PvdA): Mevrouw de voorzitter. Jonge parlementariër leven nogal eens met het gevoel dat zij in hun maidenspeech in één keer de wereld moeten veroveren. Zo meende ik een kleine 20 jaar geleden bij de behandeling van de begroting van Sociale Zaken en Werkgelegenheid in de Tweede Kamer een zeer scherpzinnige opmerking te hebben gemaakt. Wat was het geval?

Bij de formatie in 1981 had de nieuwe minister van Sociale Zaken Joop den Uyl aan de naam van zijn departement “en Werkgelegenheid” laten toevoegen. In een tijd van stijgende werkloosheid wilde hij daarmee uitdrukken dat werkgelegenheidscreatie en werkloosheidsbestrijding zijn eerste zorg zouden zijn. Den Uyl kreeg weinig tijd om die ambitie te verwezenlijken, want in 1982 moest hij de fakkel al weer overdragen aan een minister van CDA-huize. Ik kon twee jaar later in de begroting van deze minister weinig terugvinden van het werkgelegenheidselan van Den Uyl en ik meende dat puntig te moeten uitdrukken door de minister in mijn eerste termijn uit te nodigen de toevoeging “en Werkgelegenheid” maar weer uit de naam van het departement te laten. Het deed er toch niet toe. Ik ging ervan uit dat de minister in zijn antwoord wel zou proberen aan te geven dat hij van alles en nog wat had geprobeerd, hetgeen ik dan natuurlijk elegant maar trefzeker zou doorprikken. Die minister was Jan de Koning en hij was veel verstandiger dan ik had gedacht. Hij antwoordde laconiek dat de geachte afgevaardigde groot gelijk had. De toevoeging kon hem gestolen worden. Ik kon hem houden als ik dat wilde. Daar sta je dan.

Mevrouw de voorzitter. Het is deze leerzame ervaring die mij ervan weerhoudt om de huidige minister vandaag te vragen de toevoeging “van Sociale Zaken” maar uit de naam van zijn departement te laten. Ik ben veel te bang dat de man mij zo dadelijk gelijk gaat geven en gaat zeggen dat hij in het geheel niet aan deze toevoeging hecht en dat ik hem mag houden. Er zijn immers dit jaar buitengewoon weinig “Sociale Zaken” gedaan, terwijl wel met overtuiging gesnoeid, geschrapt, teruggedrongen en bezuinigd is. De zwakste schouders hebben een aanzienlijke last te dragen gekregen met als enige troost dat hier en daar ook een sterke schouder meer heeft moeten dragen dan men gewend is. Aan armoede- en werkloosheidsbestrijding is nauwelijks gewerkt of het moest zijn dat belangrijke instrumenten zijn wegbezuinigd. Een krachtig structureel groei- en werkgelegenheidsbeleid ontbreekt. De belangrijkste pleitbezorger daarvan in Europa is niet de Nederlandse regering, maar oud-premier Wim Kok.

Mevrouw de voorzitter. Het ligt niet op de weg van deze Kamer om de taferelen die zich in december vorig jaar aan gene zijde van het Binnenhof hebben afgespeeld rondom het thema koopkracht en inkomensbeleid hier te herhalen. Wij mogen er wel van enige afstand op reflecteren. Men moet vaststellen dat de regering in september een begroting naar beide Kamers heeft gestuurd zonder zelf te weten wat de inkomensgevolgen voor grote groepen zouden zijn.

Weliswaar produceerde de minister van Sociale Zaken in zijn begrotingshoofdstuk globale koopkrachtoverzichten, maar die bleken deze keer nog minder representatief te zijn dan gewoonlijk. Belangrijke maatregelen in de begrotingshoofdstukken van Volkshuisvesting en Volksgezondheid waren in hun consequenties niet meegenomen. In plaats van deze maatregelen uit een oogpunt van rechtvaardig inkomensbeleid kritisch te bekijken, had de minister van Sociale Zaken bedacht dat hij alleen voor het generieke beleid verantwoordelijk was. Dat is een misverstand. Ook de coördinatie van de indirecte inkomensgevolgen van maatregelen uit andere begrotingshoofdstukken, valt onder de verantwoordelijkheid van deze minister.

Pas nadat de Tweede Kamer met enige vasthoudendheid op meer en realistischer gegevens had aangedrongen, begon de minister zogeheten puntenwolken te produceren. Die lieten zien dat substantiële groepen burgers en met name zwakke groepen als chronisch zieken er belangrijk meer dan 1% op achteruitgingen. Specifieke effecten bleken ineens niet meer voor enkelingen te gelden, maar voor hele groepen. Van het generieke inkomensbeeld bleef geen spaan heel. De pijn van de bezuinigingen is anno 2004 bijzonder scheef verdeeld. Dure reparaties bleken nodig, maar wij weten tot op heden niet of zij terechtkomen bij degenen die het het hardst nodig hebben. Dat zal pas achteraf blijken. Het enthousiasme waarmee de minister de moderne diaconie van de zogeheten Robin Hood-rekening omarmde, tekent voor alles zijn ongemakkelijke positie in het debat. Even ongemakkelijk is die als toen de minister boog voor de opwinding in de Tweede Kamer en een uitstekend functionerende directeur van de uitvoeringsorganisatie ontsloeg zonder daarbij enige legitieme ontslaggrond te hebben. Het is allemaal slecht doordacht en weinig rechtlijnig.

De consequenties daarvan komen in zeer veel gevallen bij anderen terecht. Ruim een week geleden werden de gemeenten verrast door het voornemen van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid om via de Wet werk en bijstand 400 mln te bezuinigen, bovenop de met de WWB ingevoerde efficiencytaakstelling van 150 mln. Het bedrag van 400 mln is gebaseerd op een studie van het CPB, waarin wordt voorspeld dat er in 2004 18.000 bijstandsgerechtigden minder zijn dan voorzien. Mijn fractie acht het onacceptabel dat de spelregels van de WWB buiten spel zijn gezet en veranderd. Zij wil graag een nadere uitleg van deze handelwijze en de berekening van de hoogte van het bedrag. Mijn fractie heeft de WWB in meerderheid gesteund en voelt zich nu een beetje in haar hemd gezet.

Wat het inkomensbeleid in algemene zin betreft is het onbevredigende van de gang van zaken in de Tweede Kamer dat dit beleid voorkomen had kunnen worden. Bij de begrotingsvoorbereiding in het kabinet is kennelijk onvoldoende op de samenhang gelet. De eenheid van het kabinetsbeleid bestaat alleen voor zover ieder zijn deel van de bezuinigingen in de Rijksbegroting ook neemt. Andere invalshoeken van een meer integrale benadering, zoals rechtvaardige inkomensverhoudingen, stimulering van de economische groei of verbetering van de werkgelegenheid

zijn klaarblijkelijk niet systematisch aan de orde geweest. Hiervoor is allereerst de coördinerend minister verantwoordelijk. Als hij zijn rol niet naar behoren vervult, blijven de collega's gevangen binnen de beperking van hun eigen beleidsterrein. Een mist van puntenwolken is het resultaat.

Mevrouw de voorzitter. De start van de minister op het zo moeilijke terrein van het inkomensbeleid leek niettemin bemoedigend. "Ontkoppeling, dat maak ik niet mee" meldde hij desgevraagd al tijdens de formatie. Voor die standvastigheid bestond en bestaat een goede reden. De economie heeft een langdurige matiging van de lonen en andere inkomens hard nodig. Het ligt juist dan voor de hand om de sociale balans niet te verstoren en uitkeringen en lonen gelijk op te laten lopen. Loonmatiging maakt de koppeling mogelijk. Dat weten de vakbonden maar al te goed!

Het beginsel van een gelijke inkomensontwikkeling is in 1991 in de wet vastgelegd. Dat is gedaan om uitkeringsgerechtigden minder afhankelijk te maken van de politieke waan van de dag en een fundament te leggen voor rechtvaardige inkomensverhoudingen. De betreffende wet bevat tegelijkertijd geen automatisme. Aangegeven wordt dat de regering van de koppeling kan afwijken en op welke gronden dat kan gebeuren. De wet noemt met name als afwijkingsgronden een dreigende excessieve loonontwikkeling en een sterke toename van het aantal inactieven, waardoor premie- en belastingdruk betekenend zouden stijgen. Een fatsoenlijk stuk wetgeving dus dat zekerheid biedt, maar tegelijkertijd geen onrealistische garanties geeft.

De handhaving van dit stukje fatsoen per 1 januari 2004 zou, voor wie ook een beetje op de kleintjes wil letten, bovendien zeer billijk zijn geweest. De uitkeringen zouden naar berekening met slechts 0,7% stijgen. Door de forse loonmatiging zou dit op 1 juli en 1 januari 2005 vervolgens bijna tot nul teruglopen. Ergo, als de minister bij zijn aanvankelijke uitspraak was gebleven en de koppeling gewoon had toegepast, zouden de koopkrachtplaatjes er om te beginnen beter uitgezien hebben. Hij had dan bovendien een sterk argument gehad dat in ieder geval het generieke beleid op eerlijk delen was gebaseerd. Dat had hem bovendien een dure en mogelijk niet erg effectieve reparatie langs de weg van de bijzondere bijstand bespaard.

We hebben in plaats daarvan een staaltje van zeer slordige omgang met de wetgeving te zien gekregen. De minister heeft in het najaar eerst de SER om advies gevraagd, zoals het hoort. Hij stelt in de adviesaanvraag enerzijds een geheel nieuwe koppelingssystematiek voor, een soort voorwaardelijke koppeling. Dat kan niet bij AMvB gebeuren; dit vergt wetswijziging. Daarover adviseert niet de SER maar de Raad van State. De minister vraagt anderzijds of de SER kan instemmen met een plotselinge bijstelling van de norm actieven/inactieven, opdat daarin een grond gevonden kan worden om te ontkoppelen. Dit laatste berust op twee misverstanden tegelijk. In de eerste plaats zou de norm in de plaats van de beide afwijkingsgronden treden en dus als een zelfstandige grond voor ontkoppeling gehanteerd kunnen worden. Dit is een misvatting waarmee de SER al herhaaldelijk korte

metten heeft gemaakt. Verder zou men de norm voor de verhouding actieven/inactieven naar believen kunnen bijstellen, wat de koppeling afhankelijk zou maken van politieke willekeur. Daartegen is de wet nú juist in het leven geroepen.

De SER was juist doende over deze bedenkelijke bedenksels vernietigend te adviseren toen de minister meldde dat het allemaal niet meer nodig was. Hij had beide Kamer inmiddels een AMvB voorgelegd, houdende ontkoppeling van de uitkeringen, op grond van het feit dat sociale partners hiermee in het najaarsoverleg hadden ingestemd. Men kan inderdaad met enig recht stellen dat de instemming van sociale partners in het najaarsoverleg een SER-advies overbodig maakt, maar men kan moeilijk volhouden dat de Wet koppeling met afwijkingsmogelijkheden een grond biedt aan ontkoppeling op basis van instemming in het najaarsoverleg. Dat staat niet in de wet en dat komt in de wetsgeschiedenis ook niet voor. De minister heeft van het begin tot het eind verzuimd de wet toe te passen zoals die is, dat wil zeggen: of te koppelen omdat er geen deugdelijke afwijkingsgrond is, of te ontkoppelen omdat hij het parlement ervan kan overtuigen dat een van de twee genoemde afwijkingsgronden van toepassing is. Wat wij nu hebben gezien, is een gedraai dat de rechtszekerheid van de uitkeringsgerechtigden in de kern heeft aangetast.

Deze minister heeft met ontkoppeling en ontbrekend inkomensbeleid geen goede start gemaakt in zijn tweede regeerperiode. Natuurlijk is hiervoor de regering als geheel verantwoordelijk te houden. Des ministers eigen partij heeft zelf de toon gezet door steeds vol te houden dat het regeerakkoord uitging van koppeling, terwijl iedereen kon zien dat ontkoppeling al bij de bezuinigingen was ingeboekt. Bovendien ging men regeren met partijen die volstrekt duidelijk hadden gemaakt dat naar hun mening de uitkeringsgerechtigden best op enige afstand mochten worden gezet. Natuurlijk met een beroep op het landsbelang, de economische groei of de werkgelegenheid, maar het betrof dan toch vooral de uitkeringsgerechtigden. Er kon dus voor de minister geen twijfel mogelijk zijn: met dit regeerakkoord en in deze coalitie valt er voor hem geen rechtvaardig inkomensbeleid te voeren, laat staan de koppeling toe te passen, zelfs niet bij forse loonmatiging.

In het aangezicht van die realiteit heeft de minister de flinke uitspraak "ontkoppeling, dat maak ik niet meer mee", later als een "beginnersfout" afgedaan. Die kwalificatie lijkt mij het zoveelste misverstand. Beginnersfouten worden gemaakt omdat men te weinig ervaring heeft, de dossiers niet kent en dus wordt geconfronteerd met nieuwe werkelijkheden die men niet had kunnen voorzien. Beginnersfouten kunnen dan ook worden gecorrigeerd en worden in de politiek in het algemeen door de vingers gezien. Wat de minister heeft gedaan, is geen beginnersfout. Hij heeft op een overbekend onderdeel van het beleid een principiële uitspraak gedaan, waarvan hij de betekenis als geen ander kende. Hij heeft vervolgens, toen opnieuw een beroep op hem werd gedaan om de post van sociale zaken te aanvaarden, geen voorbehoud gemaakt op het regeerakkoord, maar zijn uitspraak teruggenomen. Vervolgens is hij zich met het

vuur van de late bekering bovenmatig gaan inspannen om recht te praten wat krom is. Zijn fout is dat hij te weinig ruggengraat heeft getoond toen het erop aankwam om voor zijn principe te staan. Anders dan bij een beginnersfout is dat als regel niet zo makkelijk te herstellen.

Wij zouden het vandaag ook hebben over een ander belangrijk onderdeel van het beleid, te weten de levensloopregeling. Mijn fractie acht dit een hoofdpunt van beleid en een onderwerp waarop deze minister zijn stempel kan drukken. Als wij het nu over "sociale zaken" hebben, dan is dit er bij uitstek één. Een gouden kans voor de regering en in het bijzonder voor de minister om iets constructiefs aan te richten, een visie te tonen die verder reikt dan de laatste bezuinigingstaakstelling.

Nederland is in de afgelopen 25 jaar in sociaal-economisch opzicht ingrijpend veranderd. Sinds het eind van de jaren zeventig is de arbeidsparticipatie van vrouwen in snel tempo gestegen; ons land heeft zijn traditionele achterstand op andere Europese landen goedgemaakt. Economische zelfstandigheid is daarmee voor meer vrouwen binnen bereik gekomen. De afhankelijkheid is gereduceerd, zij het dat deze beweging nog zeker niet is voltooid. Geleidelijk aan is ook duidelijker geworden dat in Nederland voor andere oplossingen voor dit dilemma van arbeid en zorg is gekozen dan in andere landen. Studies die in de jaren negentig in opdracht van de minister van Sociale Zaken zijn verricht, laten zien dat Nederlandse vrouwen opvallend vaak voor deeltijdarbeid kiezen. Ook Nederlandse mannen vertonen een wat grotere neiging tot deeltijdarbeid dan andere Europese mannen, zij het veel minder dan vrouwen. Dit keuzepatroon bij de betaalde arbeid resulteert erin dat ons land steeds meer gezinnen eerder als "anderhalfverdieners" kwalificeert dan als "tweeverdieners".

Aan de basis van deze specifiek Nederlandse ontwikkeling bleek een fundamentele keuze te liggen bij de uitoefening van zorgtaken. Nederlandse vrouwen en mannen kiezen er vaker dan buitenlandse vrouwen en mannen voor om de zorg voor kinderen en andere naasten niet uit te besteden aan professionele dienstverleners, maar zelf te verrichten.

Het gebruik van kinderopvang neemt toe en de wachtlijsten zijn nog altijd aanzienlijk. Maar tegelijk verzorgen veel jonge ouders hun kinderen gedurende een of twee dagen per week zelf, naast een betaalde baan. Ook groeit het belang van vrijwillige mantelzorg en nemen veel vrouwen en mannen de taak op zich om behoeftige ouders, familieleden, burens en vrienden te begeleiden. Uit een oogpunt van maatschappelijke samenhang en solidariteit is dat een zeer wenselijke ontwikkeling, die de overheid dan ook naar vermogen zou moeten stimuleren.

Tegelijk met de opkomst van het combinatiescenario liet de arbeidsmarkt nog een tweede ingrijpende ontwikkeling zien. Dat is die van het transitieproces. De baan voor het leven begint in onbruik te raken. Werknemers wisselen vaker van baan, maken meer zijstappen in hun loopbaan en volgen steeds vaker opleidingen naast hun werk. Het toenemende belang van verdere ontwikkeling en "een leven lang leren" wordt geaccentueerd door de opkomst van de kenniseconomie en de snelle verandering van technologie en kwalificaties. Wie tevreden achterover leunt in een passende baan, kan al

gauw niet meer mee en moet naar iets anders omzien. Werknemers reageren op deze druk door meer pro-actief gedrag, grotere investeringen in de eigen ontwikkeling en snellere overstappen in de beroepsloopbaan.

De behoeften van de transitionele arbeidsmarkt en het combinatiemodel hebben in de loop van de jaren negentig een sterke groei veroorzaakt van de mogelijkheden om verlof te nemen uit de betaalde arbeid. Voor allerlei situaties zijn bij wet of bij cao gereguleerde verlofmogelijkheden ontstaan, betaald of onbetaald. Een belangrijk deel van deze verlofmogelijkheden vloeit voort uit Europese richtlijnen of internationaal-rechtelijke verplichtingen, maar een ander deel is van Nederlandse makelij en sluit aan bij vooral hier te lande gevoelde behoeften. Zo zoeken wij naar adequate voorzieningen voor werknemers die gedurende langere tijd de arbeid moeten verzuimen omdat zij behoeftige ouders hebben te verzorgen. Of wij zoeken naar een verlofrecht voor vaders en moeders die hun zieke kind onmogelijk naar de crèche kunnen brengen. Of wij zoeken naar een mogelijkheid om studieverlof te geven aan degenen die dreigende werkloosheid willen voorkomen door zich bijtijds bij te scholen.

De wet kent inmiddels een belangrijk aantal specifieke verlofmogelijkheden en in collectieve arbeidsovereenkomsten vinden wij er nog meer. Het gebruik van deze mogelijkheden blijft echter nog zeer beperkt. Dat komt niet door het ontbreken van de behoefte, maar veeleer door de inadequaatheid van de regelingen: de geringe omvang in relatie tot wat nodig is en de ontbrekende of zeer minimale voorziening in de inkomensderving. Het geheel van verlofregelingen is daarom wel indrukwekkend in zijn omvang, maar niet in zijn effectiviteit en bruikbaarheid. Een omvattender en meer flexibele regeling is nodig om aan de groeiende en vooral veelvormige wens om arbeid, studie en zorg duurzaam te combineren, tegemoet te komen.

Het zijn vooral de Nederlandse Gezinsraad en het Wetenschappelijk Bureau van het Christen-Democratisch Appèl geweest die in de tweede helft van de jaren negentig deze ontwikkelingen in baanbrekende studies hebben verkend. Ik mag collega Klink wel een compliment voor maken. Dat lijkt mij op zijn plaats. Als gevolg hiervan heeft het CDA eerder dan andere partijen het ontwerp van een omvattende levensloopregeling op zijn programma gezet. Zo'n regeling zou de werknemer de gelegenheid moeten geven om zelf te sparen voor een inkomen dat hij kan opnemen tijdens het gebruik van zorg- en studieverlof. De opbouw van eigen rechten op inkomen maakt het mogelijk de regeling veel flexibeler in te zetten dan de bestaande wettelijke verlofregelingen, die een beroep op collectieve middelen doen en dus slechts een beperkende omschrijving van het recht kennen. De eigen verantwoordelijkheid van de werknemer wordt geactiveerd, niet alleen bij het beroep op de regeling maar juist ook bij de opbouw van rechten. De overheid kan faciliteren en ondersteunen, maar neemt de verantwoordelijkheid niet over, zoals bij de traditionele sociale zekerheid misschien te vaak het geval is. De discussie over de vormgeving van een robuuste levensloopregeling heeft zich min of meer vanzelfsprekend uitgebreid tot de problematiek van het prepensioen. Dat

ligt ook voor de hand, want levensloopsparen laat zich ten dele vergelijken met pensioensparen, al ontbreken ook verzekeringselementen niet. Ik ben geneigd de ophef van de regering over de arbeidsdeelname van ouderen enigszins overdreven te vinden. Nederland loopt hierin nauwelijks nog achter bij andere Europese landen. Voorzover dat het geval is, heeft dat vooral betrekking op de late inhaalslag van vrouwen. De feitelijke uittreedleeftijd is reeds met bijna twee jaar toegenomen en stijgt nog steeds. Oude collectieve VUT-regelingen worden geleidelijk afgeschaft en kapitaalgedekt prepensioen komt ervoor in de plaats. Sociale partners voeren al sinds 1966 een zeer toekomstgericht beleid wat betreft het langer doorwerken van ouderen. De gedachten die het regeerakkoord bevat over VUT en prepensioen, met name de afschaffing van alle fiscale faciliteiten, zijn dan ook onbekoofd en onnodig. Gelukkig zien wij dat die gedachten een voor een weer verdwijnen, zoals het idiote plan om over de VUT-uitkering alle belasting in één keer vooraf te heffen. Ik zie ook dat de afschaffing van de fiscale facilitering van het prepensioen, even onzinnig in een tijd van oplopende werkloosheid, inmiddels alweer voor de helft is ingeslikt. Moge de rest in hetzelfde tempo volgen.

In plaats van vooral negatieve voorstellen te doen om ouderen te prikkelen om langer door te werken zou de regering er beter aan doen om een constructieve verbinding te maken van levensloop en prepensioen. Vervroegd uitreden zou als een vorm van specifiek verlof heel wel een plaats kunnen krijgen in een omvattende en flexibele levensloopregeling. Werknemers krijgen dan vanaf het begin van hun beroepsloopbaan de gelegenheid om zelf te sparen voor een inkomen tijdens de verlofperiodes, of dat nu voor studie, zorgtaken of een gedeeltelijk eerder uitreden is. De eigen verantwoordelijkheid die in de nieuwe verzorgingsstaat zo'n prominente plaats moet innemen, krijgt in een omvattende levensloopregeling op een positieve manier gestalte. Door het prepensioen hierin volledig op te nemen, zoals de vakorganisaties voorstellen, wordt de eigen verantwoordelijkheid voor het juiste moment van uitreden geaccentueerd, en ontstaat een veel flexibeler en individueler overgangstraject van werken naar niet-werken. Dat is de beste manier om de arbeidsdeelname van ouderen op een maatschappelijk gewenste en voor de mensen draaglijke manier op niveau te brengen.

Onze samenleving vraagt op velerlei manieren om een geïntegreerd levensloopbeleid. Of het nu de groei van het aantal twee- en anderhalfverdienersgezinnen is, of de toenemende behoefte aan mantelzorg, de wens om kinderen zelf op te voeden of goeddeels zelf op te voeden naast een betaalde baan, of de behoefte om langer door te werken, de overheid kan niet lijdelijk toezien of het allemaal wel op z'n pootjes terechtkomt. Het pleidooi dat de afgelopen jaren onder andere in CDA-kring is gehouden voor een actieve moderne gezinspolitiek wijst in dezelfde richting. Des te teleurstellender is het wanneer deze bevoegenheid zodra regeringsverantwoordelijkheid moet worden gedragen weer ten prooi valt aan zielloos gekruidentier.

Als wij de minister willen volgen, moeten wij constateren dat de levensloopregeling volgens hem eerst

niet meer kon inhouden dan een tamelijk benepen verlofknip, omdat de coalitiepartners zo graag het spaarloon wilden handhaven. Toen dit, natuurlijk, ineffectief bleek te zijn, moesten vooral de sociale partners aandringen op een wat robuustere regeling en nam de minister vooral een afwachtende houding aan. Inmiddels zijn er mondesmaat vorderingen geboekt, maar de inzet van de regering lijkt er toch vooral op gericht de fiscale faciliteit tot een minimum te beperken. Waarom eigenlijk? Het gaat hier immers niet om belastingderving, maar om uitstel van belastingbetaling, wat op korte termijn misschien wel de budgettaire problematiek verzwaart, maar op lange termijn juist een verlichting van de vergrijzingslasten kan betekenen. De afhoudende opstelling die de regering in het sociaal overleg heeft gekozen, kan ertoe leiden dat dit belangrijke onderwerp uiteindelijk in een halfbakken compromis eindigt: geen fiscale ruimte, want die is al weggegeven aan het spaarloon; toch nog half en half een collectief prepensioen, maar dan buiten de levensloopregeling en ten slotte een beperkte verlofspaarrekening op individuele basis.

Het is eenvoudig te voorspellen dat die regeling nauwelijks zal worden gebruikt. Ze biedt geen ruimte voor de behoeften die bij grote groepen werknemers werkelijk leven en ze is voor de lagere inkomens volkomen onaantrekkelijk.

Ik dring er bij de regering op aan, nu eindelijk serieus werk te maken van de levensloopregeling. Daarbij zijn voor de PvdA-fractie vier uitgangspunten van groot belang.

Maak een regeling met een collectief karakter; niet publiek, maar wel collectief. Dit betekent dat op bedrijfs- en bedrijfstakniveau afspraken kunnen worden gemaakt om bij pensioenfondsen of verzekeraars een levensloopregeling voor alle werknemers af te sluiten. Binnen die grotere collectiviteiten is kapitaalopbouw mogelijk waarop individuele aanspraken kunnen worden gebaseerd. In de opbouw kan naast de eigen verantwoordelijkheid ook de solidariteit een plaats krijgen, zoals dat nu ook bij de pensioenen het geval is. Collectiviteiten zijn nodig, wil een regeling als deze ook voor lagere inkomens toegankelijk zijn. Juist werknemers met lagere inkomens moeten niet uitgesloten worden van de regering; zij krijgen namelijk ook kinderen, hebben ook te maken met het "spitsuur van het leven", geven ook mantelzorg en zijn misschien vaak eerder dan de beter betaalden toe aan vervroegde uitreding. De gedachte om dit allemaal puur op een individuele basis te regelen is de doodsteek voor de levensloopregeling.

In de tweede plaats: betrek het prepensioen volledig in de regeling en gebruik daarnaast ook de fiscale ruimte van de spaarloonregeling voor de levensloopregeling. Een robuuste levensloopregeling heeft vooral een flinke fiscale ruimte nodig. Zoals gezegd: geen belastingderving maar uitstel van belastinginkomsten voor de Staat en dus een spaarpotje voor de toekomst. Het ligt voor de hand de ruimte van de spaarloonregeling en enkele bestaande verlofregelingen alsmede die van het prepensioen bij elkaar te brengen. Voor een werkelijk robuuste regeling zou minstens een miljard euro fiscale ruimte nodig zijn als begin.

Daarenboven is het echter nodig aanvullende faciliteiten te creëren om de toegankelijkheid van levensloopregelingen voor lagere inkomens te verbeteren. Zij kunnen niet eenvoudig gedurende meer jaren 10 of 12% van hun inkomen sparen. Extra bijdragen van de werkgever zouden door de overheid fiscaal vriendelijk behandeld kunnen worden, zoals wij dit vroeger ook kenden bij de premiespaarregelingen. Of de overheid kan zelf een premie zetten op de opbouw van tegoeden door werknemers met lage inkomens.

Tot slot is er nog een vierde aandachtsgebied dat zorgvuldige beschouwing vereist. Hoe verstandig de integratie van het prepensioen in de levensloopregeling ook is, een reëel gevaar is natuurlijk wel dat vooral vrouwen hun tegoed zullen gebruiken voor zorgverlof en daardoor nog minder pensioenrechten overhouden. Dit zou bestaande ongelijkheden in de verdeling van zorgtaken en in de opbouw van pensioen verheviggen. In de vormgeving moeten dus elementen worden aangebracht die een verdere gelijkberechtiging van mannen en vrouwen bevorderen. Dit vergt misschien een differentiatie in de fiscale behandeling van de verlofopbouw.

Ik zou namens mijn fractie nog geruime tijd kunnen doorgaan op de vraagstukken en de ongekende mogelijkheden van een werkelijke serieuze levensloopregeling, bijvoorbeeld wat zo'n regeling zou kunnen betekenen als wij de werkingssfeer verder zouden uitbreiden in de richting van de sociale zekerheid. Voor een ingrijpende modernisering van de verzorgingsstaat waarin eigen verantwoordelijkheid en solidariteit in nieuw evenwicht worden gebracht, is zo'n regeling onmisbaar, maar om dit debat te voeren en er in dit huis met de regering over van gedachten te wisselen, is het nodig dat het kabinet een begin van een visie heeft op dit onderwerp. Ik vrees dat het daaraan in de begroting ontbreekt.

Ik zie de minister al sceptisch kijken. Hij vindt het allemaal heel mooi en bevlogen, maar ja, u weet wel, het begrotingstekort en de collega van Financiën, en de vrienden van het midden- en kleinbedrijf, en ga zo maar door. Dus een beetje misschien, maar niet te veel, en kan het zijn wel volledig op individuele basis en natuurlijk allemaal in onderhandelingen waarin van de vakbonden steeds nieuwe concessies worden gevraagd. Levensloop is mooi voor de idealistische jongelui van het wetenschappelijk bureau, maar in de echte politiek komt het natuurlijk aan op ragfijn onderhandelen, puntjes scoren en een sluitende begroting.

Mevrouw de voorzitter. Ik ben zeer geïnteresseerd in het antwoord van de regering op deze bespiegelingen, maar misschien mag ik ook nog een wens doen, omdat dit mijn maidenspeech is, aan deze zijde van het Binnenhof althans. Omdat mijn politieke ervaring wat langer teruggaat dan die van de minister, heb ik mijn portie "Realpolitik" ruimschoots gehad. Ik vraag de minister daarom om zich in zijn antwoord nu eens niet te concentreren op alle mitsen en maren, beperkingen en politieke realiteiten die de ambtenaren inmiddels al zo vlijtig aan het opschrijven zijn. Ik vraag hem de gelegenheid te baat te nemen om eens uiteen te zetten welke visie de regering heeft op de modernisering van de verzorgingsstaat, het evenwicht van eigen verantwoordelijkheid en solidariteit dat zo nodig aan

revisie nodig is en de plaats van de levensloopregeling juist daarin. Laat de minister ook eens toelichten wat zijn eigen visie op dit punt is. Al is het maar om voor een keer het drukkende gevoel van stagnatie en reactie te doorbreken dat het regeringsbeleid bij vele burgers oproept.

De voorzitter: Mijnheer Leijnse. Ik wens u van harte geluk met uw maidenspeech, althans in dit huis. Dat die speech geen wetstechnisch onderwerp, maar juist een begrotingsdebat Sociale Zaken en Werkgelegenheid met sterke beleidsmatige accenten betreft, is kenmerkend voor uw ervaring en achtergrond. De Eerste Kamer mag zich gelukkig prijzen met de politieke, bestuurlijke en wetenschappelijke ervaring die u meebrengt. In staccato noem ik: 10 jaar in de Tweede Kamer onder meer als vice-voorzitter van de PvdA-fractie, hoogleraar aan de Erasmus Universiteit, bijzonder hoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam, voorzitter van de HBO-Raad, begin 2003 ook nog actief geweest als kabinetsadviseur en tot november jongstleden kroonlid van de SER.

Dat u de SER verliet om in de senaat zitting te nemen, is weinigen ontgaan. Dat deze Kamer bij uw afscheidsspeech van de SER werd getypeerd als het bejaardentehuis aan gene zijde van het Binnenhof, is evenmin onopgemerkt gebleven. De media hebben bericht dat u de senaat als bejaardentehuis typeerde. De letterlijke tekst van uw speech -- u begrijpt dat wij dit nauwkeurig hebben nagegaan -- leidt niet noodzakelijkerwijs tot die conclusie.

U krijgt het voordeel van de twijfel, omdat u in dat interview onder andere heeft gezegd dat in uw optiek de politiek wordt gekenmerkt door te weinig diepgang, te weinig opvattingen en te veel reageren op krantenkoppen. Dat u vervolgens de Eerste Kamer uitkiest als uw forum, strekt niet alleen ons, maar ook u tot eer. En ten slotte wil ik ietwat ondeugend het volgende aan uw verdediging toevoegen. U kunt de senaat niet als bejaardentehuis kenmerken als de gemiddelde leeftijd van deze leden met uw komst ietwat is gestegen!

Mijnheer Leijnse, ik feliciteer de Kamer van harte met uw lidmaatschap en ik feliciteer u graag met uw maidenspeech.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

*N

Mevrouw **Vedder-Wubben** (CDA): Voorzitter. Vandaag behandelen wij de begroting van Sociale Zaken en Werkgelegenheid met als thema het levensloopbeleid. Ik vind het een eer om vandaag mijn maidenspeech te mogen houden over een onderwerp dat iedereen aangaat. Wij leven allen in een veranderende samenleving, maar vooral de afgelopen decennia is de samenleving en daarmee de levensloop van mensen sterk veranderd. Naast het feit dat vrouwen massaal de arbeidsmarkt zijn opgegaan, zijn mensen ook steeds individualistischer gaan denken. Bovendien leven wij langer en worden wij steeds grijzer.

Veel mensen leven niet meer om te werken, maar werken om te leven, en vooral om zo prettig mogelijk te leven. Dat vereist een nieuwe kijk op werken en leven. De individuele mens wil tijd hebben voor de zorg voor

kinderen, ouders, een buur of vriend, studie, persoonlijke ontwikkeling, maar ook voor ontspanning en onthaasting.

Uiteraard zal voor ieder individu zijn of haar levensloop een uniek verloop hebben. De afgelopen decennia is vooral door de emancipatie het traditionele beeld van de levensloop veranderd. Was het vroeger zo dat men na zijn jeugd trouwde en kinderen kreeg, waarbij de man fulltime werkte en voor het inkomen zorgde en de vrouw als fulltime huisvrouw thuisbleef en voor de kinderen en eventueel de ouders zorgde, anno 2004 zijn de vrouwen beter opgeleid en willen ze ook een positie op de arbeidsmarkt.

Meer vrouwelijk menselijk kapitaal op de arbeidsmarkt ontlast op een aantal manieren de traditionele sociale zekerheid. Wanneer een relatie stukloopt, biedt het menselijk kapitaal, ook de vrouw, de mogelijkheid om op eigen benen te staan, zonder een beroep te hoeven doen op de sociale zekerheid. Bij de toename van de arbeidsmarktparticipatie van de vrouw staat of valt het huishouden niet langer met het menselijk kapitaal van de mannelijke kostwinner. Huishoudens kunnen tegenvallers beter opvangen en ook mannen kunnen parttime gaan werken om zorgtaken over te nemen. De sterkere positie van de vrouw dient de flexibiliteit van de arbeidsmarkt.

De verbeterde opleiding van vrouwen is al met al een belangrijke sleutel achter de economische successen van ons land, door de belastingbasis te verbreden, de lonen te kunnen matigen door een groter arbeidsaanbod, de flexibiliteit van de arbeidsmarkt te vergroten en de druk op de sociale zekerheid te verlichten. De investering van vorige generaties in het menselijk kapitaal van hun dochters heeft weliswaar een hoog maatschappelijk rendement opgeleverd, maar toch is slechts 38% van de Nederlandse vrouwen economisch zelfstandig en verdient meer dan 70% van het minimumloon. De arbeidsparticipatie van vrouwen is weliswaar sterk gestegen tot gemiddeld 55%, maar onder laagopgeleide autochtone vrouwen en vrouwen van Turkse en Marokkaanse afkomst is de arbeidsparticipatie nog lager dan 40%.

Het is het streven om de arbeidsparticipatie te vergroten tot meer dan 65% en de economische zelfstandigheid tot meer dan 60% in 2010. Om deze doelen te kunnen bereiken zal het combineren van werk en het zorgen voor kinderen moeten worden vereenvoudigd en de “zorgverantwoordelijkheid” van mannen moeten worden gestimuleerd. Echter herintredende vrouwen zijn vaak laag opgeleid. Een beleid dat gericht is op scholing en bijscholing, is daarom veel belangrijker.

Volgens de OSA-publicatie "Arbeid in zorg en welzijn, Integrerend OSA-rapport 2003" heeft in 2003 naar schatting 10% van al het verplegend, verzorgend en agogisch personeel in de gehandicaptenzorg, thuiszorg en welzijnsbranche – de peuterspeelzalen – nooit een opleiding in die richting gevolgd. Daarnaast heeft ongeveer 6% van deze beroepsgroep wel ooit een opleiding gevolgd, maar niet het diploma behaald. Deze mensen zijn weliswaar ongediplomeerd, maar niet per se ongekwalificeerd. Om de kwaliteit van de zorg te waarborgen, is het van belang dat degenen die niet gediplomeerd zijn en momenteel geen opleiding volgen,

alsnog een op zorg en welzijn gerichte kwalificatie verwerven.

De Stichting centrum vakopleiding was een belangrijke aanbieder van praktijkopleiding gericht op de reïntegratie van werkzoekenden. De activiteiten van de Stichting centrum vakopleiding zijn per januari 2003 overgenomen door een groot aantal regionale opleidingencentra. Kunnen de bewindslieden aantonen dat de regionale opleidingencentra beter in staat zijn om herintreders op te leiden dan de Stichting centrum vakopleiding respectievelijk de vroegere Vrouwenavakocholen? Kunnen zij bevestigen dat veel vrouwen afhaken omdat hun salaris niet of nauwelijks opweegt tegen de kosten van de kinderopvang? Kunnen wij een positieve ontwikkeling verwachten van de wet basisvoorziening kinderopvang, die op dit moment in de Tweede Kamer wordt behandeld?

In de beleidsagenda staat dat het emancipatiebeleid nog niet af is. Hoe denken de bewindslieden mannen maar ook vrouwen te stimuleren om beiden hun verantwoordelijkheid voor zowel zorg als inkomen te nemen? Hoe ziet de minister het emancipatiebeleid gelet op zijn stelling in de pers dat de emancipatie wat hem betreft voltooid is?

Sinds de 50-er jaren is niet alleen de positie van de vrouw en daardoor de man veranderd, maar ook het aantal ouderen verhoudingsgewijs fors toegenomen. Steeds meer mensen leven langer en in een aantal gevallen gezonder, maar dat is niet de enige oorzaak van de veroudering van de bevolking. Er zijn twee belangrijke andere oorzaken: de geboortegolf na de Tweede Wereldoorlog en het dalende aantal geboorten vanaf 1970. Het voert te ver om te herinneren aan de discussies die gevoerd zijn over de noodzaak van kinderbeperking, inclusief afschaffing van de kinderbijslag. Geluiden uit christen-democratische kring om te zorgen voor voldoende mogelijkheden om werken en zorgen te combineren om zo gezinsvorming te bevorderen teneinde een stabiele samenleving te behouden, kregen weinig aandacht.

Noch de AOW, noch de aanvullende pensioenvoorzieningen zijn berekend op het feit dat mensen tegenwoordig een beperkt aantal jaren werken en veel langer dan verwacht van deze voorzieningen gebruik maken. Het was oorspronkelijk de bedoeling dat mensen 50 jaar AOW betaalden en daarvan ongeveer 5 jaar genoten. Toch vindt de CDA-fractie dat de overheid ervoor moet zorgen dat de AOW als welvaartsvast basispensioen in stand blijft, met een ingangleeftijd van 65 jaar. Het verhogen van de AOW-leeftijd naar bijvoorbeeld 67 jaar, zoals wel eens gesuggereerd wordt, is geen oplossing als wij bedenken dat nu slechts 22% van de mannen en 8% van de vrouwen tussen 60 en 65 jaar een betaalde baan heeft. Verhoging van de AOW-leeftijd betekent momenteel niet dat meer mensen gaan werken, maar dat meer mensen een andere uitkering gaan ontvangen. Inspanningen om mensen langer te laten werken, misschien zelfs tot de 65-jarige leeftijd, leveren een groter voordeel op. Volgens de algemene beleidsdoelstelling van het spaarfonds AOW is het spaarfonds ingesteld om de financierbaarheid van de AOW op de langere termijn zeker te stellen. Stortingen leiden nu echter niet tot een belasting van het begrotingstekort omdat

bij de berekening van het EMU-saldo de betaling van het Rijk aan het fonds wordt gesaldeerd met de ontvangsten van het fonds. Daar staat tegenover dat opname uit het spaarfonds voor AOW-uitgaven na 2020 zal leiden tot een navenante stijging van de overheidsschuld. Betekent dit niet dat er door de stijgende overheidsschuld dan toch ergens extra middelen vandaan moeten komen?

Laten wij ons realiseren dat vergrijzing zeker niet alleen een last is. Positief is dat mensen steeds langer leven en relatief langer gezond leven. Menselijk kapitaal gaat langer mee en zal ook langer kunnen worden aangewend binnen het arbeidsproces. Mensen willen evenwel alleen langer werken als dat leuk blijft, ook financieel, en zij het psychisch en fysiek aankunnen. Onder werken wordt in dit verband niet alleen betaalde arbeidsparticipatie verstaan, maar ook vrijwilligerswerk en mantelzorg.

Het menselijk kapitaal van "oudere" werknemers veroudert en deze werknemers zullen al dan niet gedwongen uit het arbeidsproces stappen, terwijl zij bij een hogere investering in kennis veel langer mee zouden kunnen.

De regering streeft naar een toename van de arbeidsparticipatie van vooral ouderen in de categorie van 55 tot 64 jaar tot 50% in 2020. De CDA-fractie steunt dit beleid van harte. Ouderen willen blijven werken als werken leuk en interessant blijft. Dat is alleen mogelijk als er in kennis, ook voor en door ouderen, wordt geïnvesteerd.

Tijdens het debat Wetenschapsbeleid, kenniseconomie en ICT heeft staatssecretaris Nijs aangegeven dat in juni de agenda voor Een leven lang leren wordt gepresenteerd in het huis hiertegenover. Het kabinet wil toe naar flexibiliteit, zodat mensen van elke leeftijd kunnen instromen voor een stukje studie. Er zijn reeds ideeën ontwikkeld om studie- of onderwijsrechten individueel toe te kennen. Uiteraard ligt de coördinatie hiervan bij het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Een dergelijk idee past zeer goed binnen het levensloopdenken, waarbij oudere werknemers blijven investeren in zichzelf om langer met plezier te kunnen blijven werken. Wij zien daarom met interesse uit naar de agenda voor Een leven lang leren. Gegeven de huidige economische omstandigheden, waarin het aantal werklozen oploopt, zijn werkgevers opnieuw minder bereid om te investeren in oudere werknemers.

Op welke wijze kan arbeidsparticipatie van ouderen nog worden vergroot en is een noodzakelijke cultuuromslag te bereiken? Om dat te onderzoeken is op voorstel van de Eerste Kamer de task force Ouderen en arbeid ingesteld, die ruim twee jaar actief heeft gewerkt. Begin december 2003 is de eindrapportage aangeboden. Hij bevat zestien aanbevelingen met heldere doelen. De voorzitter schrijft in het voorwoord: "Tijdens ons werk draaide de economische wind en dat had z'n weerslag op het gevoel van urgentie. Mede daarom is niet allen gekoerst op een verre horizon, maar hebben we ook gekeken naar vruchten die morgen en overmorgen te plukken zijn. Dan gaat het om het slechten van belemmeringen voor de inzetbaarheid, gezondheid, ontplooiing en mobiliteit van werknemers. Maar ook om het laag houden van de productiekosten. Gerichte aandacht

voor het koesteren van menselijk kapitaal kan snel een besparing van tientallen procenten opleveren."

Ondanks de heldere aanbevelingen en het feit dat rekening is gehouden met de economische tegenwind is nu, vier maanden na het uitbrengen van de eindrapportage, nog niet duidelijk wat met de aanbevelingen zal gebeuren. Met welke aanbevelingen hebben de bewindslieden zodanige problemen dat zij nog niet hebben gereageerd? Gelet op de oorsprong van de task force vraag ik de bewindslieden om nu op alle zestien aanbevelingen te reageren. Kunnen de bewindslieden zich voorstellen dat zij er zelf aan meewerken dat de "sense of urgency" verdwijnt? Dat geldt zeker nu in het eigen personeelsbeleid van de overheid het vertrek van oudere werknemers wordt aangemoedigd. Het is bovendien het geval omdat de opbouw van het personeelsbestand in het bedrijfsleven daarmee niet in overeenstemming is. Een en ander wordt daar toegeschreven aan mankerend beleid in eerdere jaren. Erkent de overheid als werkgever in voldoende mate wat onder leeftijdsbewust personeelsbeleid moet worden verstaan om het bedrijfsleven ten voorbeeld te kunnen zijn?

Aanbeveling 6 van de task force luidt dat werknemers het totaal aan te werken tijd beter zouden moeten kunnen verdelen over de levensloop. Dit sluit aan bij de levensloopregeling die met wetsvoorstel 29208 is opgepakt. De regeling heeft het CDA overigens reeds bepleit in de publicatie De druk van de ketel, die is opgesteld door het wetenschappelijk bureau. Collega Klink is daarvoor al gecomplimenteerd door de heer Leijne van de PvdA-fractie. Met het najaarsakkoord is de regeling voorlopig uitgesteld, maar de contouren zijn gegeven.

De CDA-fractie is voorstander van een fiscaalvriendelijke regeling waarmee het mogelijk is om tijd en geld te sparen voor uiteenlopende soorten verlof, inclusief pre- of vroegpensioen. Individuen, werknemers en zelfstandigen, jong en oud, man en vrouw, alleenstaand en getrouwd, moeten verantwoordelijk zijn voor hun eigen keuzes. Momenteel zijn verschillende vormen van verlof mogelijk. Denk bijvoorbeeld aan de verlofspaarregeling die is opgenomen in de cao's, de financiering van de loopbaanonderbreking, zwangerschapsverlof, ouderschapsverlof en kortdurend zorgverlof. Waarschijnlijk vergeet ik er nog een paar. Het eventueel onderbrengen van al deze regelingen in een simpele verlofregeling voor iedereen, juicht de CDA-fractie van harte toe. Zwangerschaps- en bevallingsverlof kunnen overigens aparte regelingen blijven, want zwangerschap en bevallen zijn nog steeds seksegebonden.

Zoals reeds is opgemerkt, is de levensloop van mensen de afgelopen decennia sterk veranderd. Zij kent meer fases dan in het verleden. Het CDA heeft reeds eerder aandacht gevraagd voor een beleid waarin rekening wordt gehouden met problemen die veel mensen momenteel ervaren om werk en privé-leven in welke vorm dan ook te combineren.

Met het eerder genoemde rapport heeft het Wetenschappelijk Instituut van het CDA een pleidooi gehouden voor een levensloopstelsel voor duurzame arbeidsdeelname en tijd en geld voor scholing, zorg en privé. Voor iedere werknemer of zelfstandig ondernemer

moet het mogelijk zijn om, als daar behoefte aan is, verlof op te nemen om bijvoorbeeld voor jonge of zieke kinderen te zorgen, te rouwen of een sabbatical te houden om een dreigende burn-out te voorkomen, zonder financiële zorgen. Natuurlijk zijn andere vormen van verlof in overleg met de werkgever mogelijk. De regeling moet zodanig worden ingericht dat het ook voor de burger met en laag loon goed mogelijk is hieraan deel te nemen.

De gedachte is zelfs geopperd om, onder voorwaarden, verlof op te nemen waar nog niet volledig voor gespaard is. Na terugkeer in het arbeidsproces moet dan eerst het tekort worden aangevuld. Hoe staat de minister tegenover zo'n gedachte? Acht de minister dit mogelijk zonder het gevaar te lopen dat er onbetaalde rekeningen achter blijven? Als de werknemer voor de verlofperiode geen kans heeft gezien om verlof te sparen, welke kans heeft hij dan om het na de verlofperiode wel te doen? Is het niet aan te raden om de huidige fiscale tegemoetkoming voor ouderschapsverlof toch in stand te houden? Werknemers die nieuw op de arbeidsmarkt komen, hebben nog niet genoeg levensloopsaldo gespaard, maar kunnen wel al behoefte hebben aan ouderschapsverlof.

Alhoewel de CDA-fractie een uitgesproken voorstander is van een levensloopregeling, heeft zij toch ook enige zorgpunten. Allereerst dient voor een levensloopregeling een breed draagvlak te worden gecreëerd. Daarnaast moet een aantal technische hobbels worden genomen. Heel terloops wordt bijvoorbeeld in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp opgemerkt dat: het toepassen van de omkeerregel op de premies werknemersverzekeringen een verlagend effect kan hebben op de hoogte van de eventuele toekomstige uitkering van de werknemersverzekeringen. Dat kan dus betekenen dat werknemers een uitkering krijgen gebaseerd op 88% van hun loon. Is dit vooral voor lager gesalarieerden wel reëel? Wat gebeurt er als de werknemer tijdens de verlofperiode langdurig ziek of arbeidsongeschikt wordt? Wat gebeurt er met de reguliere pensioenopbouw? Blijft in alle gevallen de risicodekking voor het nabestaandenpensioen in stand? Deze en andere vragen dienen nog te worden beantwoord, maar doen niets af aan de grote betekenis van de levensloopregeling als invulling van een eigentijdse sociale zekerheid. Verder zijn ook andere maatregelen genomen die een levensloopbestendig beleid mogelijk maken. Denk bijvoorbeeld aan de kinderkorting.

Door een goede levensloopregeling wordt menselijk kapitaal onderhouden in plaats van afgeschreven. Bovendien wordt de flexibiliteit van de arbeidsmarkt bevorderd en wordt er ruimte gecreëerd voor het combineren van arbeid en zorg. De levensloopregeling is in het kabinetsvoorstel geen verplichte regeling, maar een fiscale faciliteit. Omdat de levensloopregeling bedoeld is als arbeidsmarktinstrument vraagt de CDA-fractie zich af of het toch niet vooral een collectieve regeling zou moeten zijn, zeker als werkgevers ook een bijdrage leveren, vergelijkbaar met de huidige pensioenregelingen.

De overheid faciliteert het sparen in de levensloopregeling fiscaal via de omkeerregeling. Ook van werkgevers en werknemers wordt echter verwacht dat zij investeren in levensloop. De employability, namelijk de wend- en weerbaarheid op de arbeidsmarkt, is een zaak

van werkgevers en werknemers. Daarom zou een suggestie kunnen zijn dat werkgevers die voldoende geïnvesteerd hebben in hun werknemers, geheel of gedeeltelijk kunnen worden vrijgesteld van het geven van een ontslagvergoeding. Zij hebben er immers aan bijgedragen dat hun werknemers minder kwetsbaar zijn op de arbeidsmarkt en waarschijnlijk meer kans hebben om een nieuwe baan te vinden. Ook de werknemer die weinig in zijn eigen employability heeft geïnvesteerd, krijgt echter niet meer automatisch een ontslagvergoeding. Graag horen wij wat de bewindslieden van deze optie vinden.

Om mensen langer in het arbeidsproces te houden zullen VUT en prepensioen of vroegpensioenregelingen worden geïncorporeerd in de levensloopregeling. Alleen pensioenregelingen met ingangsdatum 65 jaar zullen als pensioenregeling gekwalificeerd blijven. Hoe zien de bewindslieden de eventuele inbreng van de huidige VUT- en prepensioengelden? Deze gelden zijn immers voor het grootste gedeelte via een omslagregeling bijeen gebracht. Moeten jongeren gaan sparen voor een eigen levensloopsaldo, naast affinanciering van de VUT-verplichtingen? Volgens het voorstel kunnen werknemers maximaal 12% per jaar sparen. Dat betekent na 40 jaar sparen een totale voorziening van 480% van het gemiddeld salaris vermeerderd met rente, dus gesteld kan worden van het gemiddeld geïndexeerd salaris.

Waarom zou het een probleem zijn als een werknemer die 40 jaar heeft gewerkt van zijn pensioen gaat genieten? Werknemers met een steile carrièrelijn kunnen met de 480% waarschijnlijk minder dan drie jaar overbruggen.

Werknemers maar ook zelfstandigen moeten zelf verantwoordelijk worden. Mogen zij dan ook zelf beslissen of zij hun levensloopsaldo tussentijds opnemen of bewaren voor een vervroegd pensioen? Waarom in niet alleen het jaarlijkse bedrag gemaximeerd maar ook het totaal?

Bij het indienen van wetsvoorstel 29208 is reeds aangegeven dat met de invoering van de levensloopregeling de huidige VUT en prepensioenregelingen niet langer meer fiscaal worden gefacilieerd. Er wordt gesteld dat er bij ingang van een vut-regeling onmiddellijk moet worden afgerekend. Hoe dit moet worden uitgevoerd, is nog niet duidelijk. Zoals onze fractievoorzitter heeft gesteld bij de algemene politieke beschouwingen en is herhaald tijdens de behandeling van het Belastingplan 2004 is het voorstel om belasting te heffen op het moment voorafgaand aan het met VUT gaan in strijd met het beginsel van onze inkomstenbelasting om belasting pas te heffen op het moment dat er ook liquiditeiten worden genoten om die belasting te kunnen voldoen. De CDA-fractie heeft met instemming kennisgenomen van het feit dat de staatssecretaris dit ook heeft ingezien en mede vanwege ons pleidooi de voorheffing bij ingang van een vut-uitkering heeft teruggedraaid.

Ten slotte willen wij de bewindslieden erop wijzen dat met name op pensioengebied de laatste jaren erg veel veranderingen zijn doorgevoerd. Zodra de pensioenregelingen aan de nieuwe wetgeving waren aangepast, stond er al een wijziging op het programma. De huidige pensioenregeling is per 1 juni 1999 ingevoerd met een overgangsregeling tot 1 juni 2004. Omzetting van vut-

regelingen naar prepensioen- of vroegpensioenregelingen is in volle gang, evenals de omzetting van de relatief dure eindloonregelingen naar middelloonregelingen of beschikbare premieregelingen.

Mogen wij de bewindslieden erop wijzen dat pensioen een periode van vele tientallen jaren beslaat; eerst 35 tot 40 jaar om het pensioen op te bouwen en dan misschien nog eens 30 jaar om het af te bouwen, uit te laten keren?

De CDA-fractie is niet tegen veranderingen, maar de pensioenproblematiek verdient het zorgvuldig bekeken te worden. Wij zijn het met de bewindslieden eens met hetgeen gesteld wordt in het persbericht over de nieuwe pensioenwet: "Deelnemers aan pensioenregelingen en gepensioneerden moeten erop kunnen vertrouwen dat afspraken over de pensioenen worden nagekomen." Dit geldt niet alleen voor afspraken die gemaakt worden met werkgevers, maar zeker ook voor afspraken die met de overheid gemaakt worden en niet alleen voor afspraken over pensioenen.

Wij hopen dat de regering, uiteraard na het advies van de SER in te winnen, met de levenslooptregeling een volwassen en door alle partijen gedragen regeling ontwerpt doe ten minste een generatielang meegaat. Wij wachten het antwoord met spanning af.

De **voorzitter**: Mevrouw Vedder, van harte proficiat met uw maidenspeech. Het is evenals bij onze collega Leijnse niet toevallig dat u vandaag bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid het woord voert namens de CDA-fractie en uw maidenspeech houdt.

Een van de onderwerpen waarin u bijzonder geïnteresseerd bent, is immers de levenslooptregeling; de regeling die bepaalt dat werknemers kunnen sparen o.a. voor ouderschapsverlof, een sabbatical, of vervroegd pensioen.

U bent via een bliksemcarrière in de politiek lid van de Eerste Kamer geworden. Sinds 1998 bent u als actuaris partner bij Deloitte & Touche en u houdt zich al méér dan 30 jaar bezig met pensioenen. Ook het prepensioen is een onderwerp dat u na aan het hart ligt. In deze tijden van vergrijzing en Europeanisering staan pensioenen en prepensioenen hoog op de politieke agenda.

Evenals uw collega Leijnse heeft u zich uitgelaten over de Eerste Kamer. Anderen die hun maidenspeech houden, zijn gewaarschuwd! In Actuaris van september 2003 zegt u: "De Eerste Kamer heeft een hoog professorengehalte. Zulke Kamerleden laten studenten ook wel eens wat uitzoeken. Dat is voor mij lastiger, maar ik breng vanuit de praktijk ervaring in en kan dan zeggen: dit heeft een te hoog studeerkamergehalte."

Mevrouw Vedder, wij rekenen erop dat u zult ingrijpen als hier een te hoog studeerkamergehalte dreigt! Van harte succes daarmee.

Ik geef de leden de gelegenheid om mevrouw Vedder te feliciteren.

**

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

*N

Mevrouw **Swenker** (VVD): Mevrouw de voorzitter. In de begroting van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid staat als een van de belangrijkste speerpunten genoemd dat het kabinet streeft naar een sterke economie en dat iedereen moet meedoen. Iedereen moet zijn beste beentje, zijn werkbeentje, voorzetten in het kader van de bevordering van de arbeidsparticipatie. Het gaat hier om meer werk, vooral om zelf verdiend en betaald werk, maar ook om meer deelname aan het arbeidsproces door degenen die tot nu toe niet gewerkt hebben. Een van de belangrijkste redenen betreft de komende vergrijzing. Het aantal ouderen zal in de komende decennia oplopen van 14% naar 24% en de vergrijzing en de gevolgen daarvan voor de jongere generaties zullen zich op tal van terreinen manifesteren. In dit verband is al genoemd de arbeidsmarkt. Echter, zij zullen zich ook doen gevoelen bij de stijging van de kosten voor de gezondheidszorg en bij de inkomensverhoudingen. Zij zullen ook gevolgen hebben voor de solidariteit binnen en tussen generaties. Kortom, we hebben hier te maken met een complex aan factoren.

De VVD-fractie is het er helemaal mee eens dat het goed is om zelfstandig je eigen inkomen te verdienen. Werk draagt bij aan zelfrespect en geeft de mogelijkheid om jezelf te ontplooien en om sociale contacten te onderhouden. De VVD-fractie is echter ook van mening dat de samenleving voor degenen die hiertoe echt niet in staat zijn een vangnet in stand moet houden. Belangrijk speerpunt voor de bewindslieden is dus de arbeidsparticipatie in de nabije toekomst verder bevorderen. Hoe houd je werknemers aan het werk? En: hoe krijg je mensen die nog niet werken aan het werk?

Om die arbeidsparticipatie te bevorderen zijn door verschillende kabinetten op tal van terreinen heel veel maatregelen genomen. Wij kennen allemaal de sluitende aanpak van de WW, de onlangs gemaakte herziening van de Bijstandswet, maar ook de maatregelen op het gebied van ziekteverzuimbesteding, zoals de Poortwachterswet, de twee jaar loondoorbetaling en de sancties voor werkgevers bij instroom in de WAO. Ook de sluiting van Arboconvenanten blijkt een goede impuls op te leveren in preventieve zin en soms zijn de gevolgen al zichtbaar in de vorm van een lager ziekteverzuim.

Een van de problemen is dat de arbeidsparticipatie van de 55-plussers verhoudingsgewijs nog steeds laag is. Dit wordt ongetwijfeld mede veroorzaakt door, ook door de overheid, gestimuleerde invoering van VUT-regelingen. Die werden destijds met name ingevoerd om jongeren meer kansen op de arbeidsmarkt te geven. Nu is het voornemen om deze regelingen te laten verdwijnen door ze niet meer fiscaal te faciliteren, omdat wij de deelname van ouderen nodig hebben.

De VVD-fractie betreurt in dit verband de plannen van minister Remkes om in het kader van de afslanking van het aantal ambtenaren degenen die 57 jaar of ouder zijn naar huis te laten gaan met 70% van hun salaris, terwijl ook nog gedurende 4 jaar een deel van de pensioenopbouw wordt doorbetaald. Dit staat haaks op het kabinetsbeleid. Drie maanden geleden hebben wij in deze Kamer de vervolgtaking WW afgeschaft en de

sollicitatieplicht voor 57-plussers weer ingevoerd. Kortom, het sociaal plan van het kabinet als werkgever staat haaks op het beleid van het kabinet als wetgever voor de particuliere werkgevers. Dat doet erg denken aan: gelijke monniken, ongelijke kappen. Geldt voor deze ambtenaren ook een sollicitatieplicht en hoe verhoudt zich dit met de voorgenomen maatregelen van het kabinet met betrekking tot de VUT-afschaffing en andere maatregelen om ouderen langer aan het werk te houden? Wat geldt eigenlijk voor de rijksoverheid dat niet geldt voor particuliere bedrijven die zich genooddaakt zien om af te slanken wegens slechte economische omstandigheden, vraagt de VVD-fractie aan de minister. Is door het kabinet wel eens overwogen om te komen tot de instelling van een civil service commission, zoals andere landen die ook kennen, om ten minste de vermenging van de functie van wetgever en die van werkgever zoveel mogelijk tegen te gaan?

Overigens wordt algemeen erkend dat de lasten met het stijgen der jaren komen en dat ouderen een groter risico op arbeidsongeschiktheid hebben.

We worden statistisch gezien wel ouder, maar het is de vraag of dit inhoudt dat we langer aan het werk kunnen blijven. Vooralsnog neemt het aantal arbeidsgehandicapten op oudere leeftijd verhoudingsgewijs meer toe dan bij andere leeftijdsgroepen, zo blijkt uit het jaarrapport Arbeidsgehandicapten 2002 van het ministerie. Daarbij komt dat door het RIVM voorspeld wordt dat het aantal chronisch zieken sterk zal stijgen. Een oudere die bijvoorbeeld last heeft van artrose of een andere chronische aandoening, kan hier zeker nog lange tijd mee leven, maar als hij nog volop deel moet uitmaken van het arbeidsproces, zal het aantal arbeidsongeschikten zeker stijgen.

De VVD-fractie wil dit met een voorbeeld toelichten. In het verleden zijn door de overheid met name voor zwaardere beroepen, zoals brandweerlieden, reinigingspersoneel en ambulancepersoneel aparte regelingen in het leven geroepen, bijvoorbeeld in de vorm van functioneel leeftijdsontslag. Kennelijk heeft het kabinet zich gerealiseerd dat door het verdwijnen van deze regelingen het aantal arbeidsongeschikten in de toekomst verhoudingsgewijs wel eens fors zou kunnen toenemen. De minister heeft aangekondigd dat er voor mensen met een zwaar, een “slijtend” beroep mogelijkheden moeten komen om eerder te stoppen. Op welke wijze gaat de minister dat regelen? Door weer nieuwe leeftijdsgrenzen vast te stellen en daarmee mogelijk in strijd te komen met het verbod op leeftijdsdiscriminatie? Of gaat hij dat doen op grond van individuele beoordelingen van betrokken personen?

Een ander probleem is dat het voor ouderen zeer moeilijk is om weer aan het werk te komen. De minister was aanvankelijk van mening dat de sollicitatieplicht voor ouderen weer moest worden ingevoerd, maar hij vraagt zich nu af of dit wel zin heeft voor bepaalde groepen van ouderen, bijvoorbeeld als zij vrijwilligerswerk verrichten. Wat is precies de visie van de minister met betrekking tot de arbeidsparticipatie van ouderen? Wat zullen de gevolgen zijn van het kabinetsvoornemen om deze VUT-achtige regelingen te laten verdwijnen? Hoe taxeert de

minister de mogelijkheden op de arbeidsmarkt voor deze ouderen?

Een interessante vraag is ook of ernaar gestreefd zou moeten worden om degenen die na hun 65-ste jaar willen doorwerken, beter te faciliteren. Sommigen willen dit, maar dat is niet eenvoudig. Werkgevers die 65-plussers in dienst hebben, zijn verantwoordelijk voor het doorbetalen van loon bij ziekte. Zij stellen vast dat dit risico niet meer verzekeraar is en vinden het risico dan te groot om het zelf te dragen. Einde dienstbetrekking dus. Zou het geen overweging verdienen om op een passende plaats een wetsartikel te formuleren dat een dienstbetrekking met een 65-plusser bij langdurige ziekte beëindigd kan worden?

Een andere oplossing is om 65-plussers via een uitzendbureau te contracteren. Er zijn inmiddels speciale uitzendbureaus die zich hierop richten, maar de opdrachtgever en de uitzendkracht lopen hier tegen de Wet flexibiliteit en zekerheid op. Na anderhalf jaar vervalt het flexibele uitzendcontract via het uitzendbureau en moet er een vast contract komen. Een 65-plusser zit daar niet op te wachten. De werkgever en het uitzendbureau willen het risico niet dragen. Bij de evaluatie van de Flexwet in het voorjaar van 2002 is hierover tot spijt van de VVD-fractie niets gezegd. Zou de minister bereid zijn om voor 65-plussers die willen blijven werken het arbeidsrecht meer op maat aan te passen, al was het alleen maar door een aantal belemmeringen weg te nemen?

Er zal bij verdere doorgroei van de arbeidsparticipatie dus ook een beroep gedaan moeten worden op degenen die tot nu toe minder dan gemiddeld hebben deelgenomen aan de arbeidsmarkt, zoals ouderen en vrouwen, maar ook laaggeschoolden. Het toenmalige Lisv heeft al in 1999 berekend dat laaggeschoolden zeven maal zoveel kans hebben om in de WAO terecht te komen als mensen met een HBO- of universitaire opleiding. Kortom, verhoging van de arbeidsparticipatie van deze groepen zal tot gevolg hebben dat het aantal arbeidsongeschikten proportioneel sterker zal toenemen, omdat onder de nieuwe arbeidsparticipanten mensen zitten die langer het risico lopen om arbeidsongeschikt te worden. Is het niet zinvol om ten aanzien van deze groepen van de beroepsbevolking meer specifiek gerichte maatregelen te nemen om dit grotere risico in te dammen?

De WRR stelt in zijn rapport Doorgroei van de arbeidsparticipatie, dat de echte toename moet komen van vrouwen. De deelname van vrouwen groeit de laatste jaren aanzienlijk, maar wel vooral in deeltijdfuncties. Zij blijven achter in fulltime-banen en hogere functies. Wel blijkt dat zij tweemaal zoveel risico lopen om in de WAO terecht te komen als mannen, en dan met name vanwege psychische klachten. Argumenten die aangevoerd worden, zijn dat hun arbeidssatisfactie lager zou zijn vanwege de functies die zij hebben, dat zij hogere eisen zouden stellen aan de werksfeer of zwaarder belast zouden worden door de zorg voor de kinderen en het huishouden. Het is echter wel een zeer belangrijke groep voor de groei van de arbeidsparticipatie in de toekomst. De VVD-fractie is van mening dat het de moeite waard is om veel preciezer naar deze groep te kijken: waar komen de problemen vandaan

en welke maatregelen, graag op maat, kunnen worden genomen?

Wij moeten ons overigens ook realiseren dat een aanzienlijk deel van de vrouwen die niet werken of gedeeltelijk werken, een zeer groot deel van het vrijwilligerswerk voor zijn rekening neemt, vooral in de welzijnssector en in de gezondheidszorg. Het vervangen van vrijwilligerswerk door betaald werk zal ongetwijfeld een aanzienlijke kostenverhoging op tal van terreinen in het maatschappelijk leven, maar vooral in de gezondheidszorg met zich brengen. En dat is toch al een sector die wordt geplaagd door sterke kostenstijgingen, nu en zeker in de toekomst. Enerzijds stelt minister Hoogervorst dat de burger in de gezondheidszorg meer eigen verantwoordelijkheid moet nemen en een beroep moet doen op de sociale omgeving, ofwel de mantelzorg, maar anderzijds wil de minister van Sociale Zaken dat iedereen aan het werk gaat. Hoe gaat het kabinet die spagaat oplossen? De schatting is dat er 1,4 miljoen informele zorgverleners zijn. Dat is een gigantisch veelvoud van het aantal formele zorgverleners. We zouden failliet gaan als al deze vrijwilligers betaalde arbeid zouden gaan verrichten.

Zou het een goed idee zijn om de 65-plussers, of misschien wel de eerder gepensioneerden, meer faciliteiten te bieden, bijvoorbeeld op fiscaal gebied, zodat juist zij een groter deel van dit vrijwilligerswerk op zich kunnen nemen? Zij doen nu al veel.

Op het ogenblik heeft een gezin van gemiddeld 40 jaar 1,75 kind en 3,07 ouder. Er zijn ongeveer 200.000 gezinnen van gemiddeld vijftig jaar; zij hebben al aanzienlijk minder zorgtaken voor kinderen of ouders. De vraag naar zorg doet zich vooral voor tijdens de spitsperiode van het leven, tussen de 30 en de 50 jaar. Als het kabinet van de burger vraagt dat hij aan het werk blijft of gaat, zal het kabinet ook de taken die iedere burger daarnaast heeft, zoals zorg voor kinderen, ouderen, partners of anderen, moeten faciliteren. Daarmee komen wij vanzelf bij de vraag hoe wij het levensloopbeleid gaan vormgeven.

Het is het gemakkelijkst om bij levensloopregelingen globaal drie categorieën te onderscheiden: het inkomen op korte termijn dat bijvoorbeeld nodig is voor ouderschapsverlof of studieverlof, het inkomen op middellange termijn dat bijvoorbeeld nodig is voor het verlenen van zorg aan ouders of kinderen en het inkomen op lange termijn om bijvoorbeeld eerder te kunnen stoppen met werken om te zorgen voor je partner. De interesse van de VVD-fractie gaat hierbij vooral uit naar het verlof op middellange en lange termijn, ofwel naar de mogelijkheid om eerder dan op het 65ste jaar met pensioen te gaan.

De VVD-fractie is van mening dat het door de vergrijzing en de druk op de collectieve lasten, zoals de AOW en de gezondheidszorg, duidelijk de voorkeur verdient om nieuwe regelingen niet op een omslagsysteem te baseren, maar op kapitaaldekking, ofwel: gewoonweg sparen. Dat voorkomt dat er een te groot financieel beroep wordt gedaan op de volgende generaties. Ook de volgende generaties zullen de problemen hebben waarover wij nu praten. Ook zij zullen spitsperiodes kennen. De VVD-fractie is van mening dat het niet goed is om hen extra

financieel te belasten. De kosten van de AOW, de gezondheidszorg en de resterende staatsschuld zullen waarschijnlijk al een groot beroep doen op hun solidariteit.

Sommigen zijn van mening dat de betrokkenen hun reeds opgebouwde pensioenrechten halverwege hun levensloop zouden moeten kunnen inzetten om een tijdje niet te werken, want -- zo luidt de stelling -- als zij daarna weer aan het werk gaan, kunnen zij verder of opnieuw aan hun pensioenopbouw werken. De VVD-fractie vindt dit geen goede oplossing. Wat gebeurt er nu als de betrokkene, om welke reden dan ook, niet meer aan het werk gaat of bijvoorbeeld gezondheidsklachten krijgt? Wij worden met z'n allen wel ouder, maar dat wil nog niet zeggen dat die extra jaren ook gezonde jaren zijn. Zoals ik al zei: voorspeld is dat het aantal chronische ziekten zeker bij ouderen behoorlijk zal toenemen. Het risico is dat het tussentijds opsouperen van een stukje opgebouwd pensioen kan leiden tot weer geheel of gedeeltelijk afhankelijk worden van de AOW, en dat terwijl wij nu net stimuleren dat iedereen zijn eigen pensioen opbouwt. Bovendien zijn er steeds minder mensen die een veertigjarige opbouw hebben en gaan steeds meer pensioenfondsen over op het middelloonsysteem. Dat brengt met zich dat 70% van het laatstgenoten loon geen maatstaf meer is voor de pensioenuitkering. Deelt de staatssecretaris dit standpunt?

Dit betekent dat werknemers eerst extra zullen moeten sparen of een verzekering zullen moeten sluiten om over die periode dat zij andere taken te vervullen hebben, zoals het zorgen voor ouders of kinderen, inkomen hebben en dat van de overheid mag worden verwacht dat zij hieraan een steentje bijdraagt. Daarbij ligt het voor de hand om dit te doen door een fiscale facilitering, waarbij deze wellicht meer zou moeten omvatten dan de bekende omkeerregeling, aangezien de burger anders in veel gevallen net zo goed "gewoon" netto kan sparen. Deelt de minister dit uitgangspunt?

Anderen hebben al gezegd dat het zeker voor lagere inkomensgroepen moeilijk is om te sparen. Er zijn al suggesties gedaan. De VVD-fractie wil hier nog een suggestie aan toevoegen. Wij Nederlanders hebben wel een hoge arbeidsproductiviteit, maar wij maken verhoudingsgewijs weinig uren op jaarbasis. Dat is zeker het geval als men dit vergelijkt met de Verenigde Staten, om nog maar te zwijgen over de arbeidsduur in andere landen buiten Europa die onze concurrent zijn of zullen worden. Ter bevordering van onze economie en gelet op de vergrijzing is het niet alleen nodig om de komende jaren de lonen te matigen, maar zou het zelfs gewenst zijn om weer meer uren te gaan werken, tegen extra loon. Daar kun je dus ook heel goed van sparen. Dit spaargeld kan dan worden aangewend om voor ouders, kinderen of partner te zorgen of eerder uit te treden.

De VVD-fractie is van mening dat de flexibilisering en individualisering van pensioenregelingen die mogelijk moeten maken. Bij een aantal pensioenfondsen is het nu al mogelijk om veel eerder, soms al vijf tot tien jaar eerder, met pensioen te gaan, zij het met een dienovereenkomstige actuair berekende lagere pensioenuitkering. Vaak is dat zelfs de beste reden om nog maar eventjes door te werken. Maar het sparen zou

ook mogelijk moeten zijn door extra pensioen op te bouwen, zodat het realistischer wordt om eerder op te houden met werken voor degenen die dat willen, die een partner te verzorgen hebben of die met name dat slijtende beroep hebben. Zij hebben, gelet op de aard van hun beroep, een verhoogde kans op arbeidsongeschiktheid.

Steeds meer pensioenfondsen gaan over op het middelloonsysteem. Pensioenuitkeringen zullen niet meer 70% van het eindloon bedragen, maar zij zullen lager zijn. Dan rijst ook de vraag of het om die reden niet mogelijk zou moeten zijn om in de tweede pijler een hoger pensioen op te bouwen. Er wordt altijd aangenomen dat ouderen minder uitgaven hebben. De kinderen zijn immers de deur uit, de eventuele hypotheek is afgelost, enzovoorts. Maar zoals ik al zei: met de ouderdom komen ook de gebreken. Zeker als ons ziektekostenpakket en met name de ouderenzorg in de toekomst soberder worden en mensen meer kosten voor eigen rekening moeten nemen of geconfronteerd worden met hogere eigen betalingen -- al waren het maar de kosten van een rollator -- is het wijs om een goed pensioen te hebben opgebouwd. En dat scheelt de dan aanwezige staatssecretaris weer in de kosten van de bijzondere bijstand. Dit klemt te meer omdat het fiscaal sparen op basis van lijfrenten in de derde pijler voor iets extra's in feite niet meer mogelijk is. Ik hoor hierop graag een antwoord van de staatssecretaris.

In dit verband is zeer interessant het initiatief van de FNV met de politieke partijen ter linkerzijde. De VVD-fractie heeft zeker begrip voor een aantal voorstellen, zoals de inzet van het spaartegoed om eerder met pensioen te gaan, zeker als men een slijtend beroep heeft. Er is ook geen bezwaar om bij CAO regelingen te treffen, maar de VVD-fractie is het met de minister eens dat de individuele verantwoordelijkheid voorop moet staan. De levensomstandigheden van mensen zijn niet gelijk. Eenieder moet daarom zijn eigen afweging kunnen maken.

Tot slot nog een enkele vraag over onze pensioenen. Gelukkig kennen wij een goed pensioensysteem met onze drie pijlers. Wij mogen ons daarmee gelukkig prijzen in Europa. Gelukkig is ook, dat vrijwel iedereen die werkt een op kapitaalbasis gedekte pensioenopbouw heeft. Echter, er zijn nog steeds witte vlekken, dat wil zeggen: mensen die geen pensioen opbouwen. Om deze reden blijft het van belang dat ook in de toekomst de AOW-uitkering is gewaarborgd. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen problemen zijn in de tweede pijler. Met name is een probleem de toekomstige financierbaarheid van de premie. In tegenstelling tot werkgevers en werknemers hebben gepensioneerden nu geen beslissingsbevoegdheid. Zij hebben hooguit adviesrecht via de adviesraden die nu langzamerhand worden ingesteld. Naarmate de vergrijzing toeneemt en er steeds meer gepensioneerden komen, wordt de groep groter en zullen de gepensioneerden meer invloed willen uitoefenen op de indexering van hun pensioenen, hetgeen mogelijkwijs weer van invloed kan zijn op de premie van de dan werkenden. Op welke wijze denkt de staatssecretaris het evenwicht tussen al deze verschillende partijen op langere termijn te bewaren?

Graag ziet de VVD-fractie de antwoorden van de bewindslieden op onze vragen tegemoet.

*N

Mevrouw **Meulenbelt** (SP): Voorzitter. Met deze lijst van sprekers was te verwachten dat een aantal essentiële zaken al zouden zijn gezegd op het moment dat het mijn beurt was. Met name delen wij een zorg over de toekomst en de vraag hoe wij een rechtvaardig en ook nog betaalbaar sociaal beleid kunnen voeren oog in oog met een aantal demografische verschuivingen, en een groter geworden diversiteit in levensstijlen. Het thema dat daarbij het meest in het nieuws is geweest, is dat van de zogenaamde vergrijzing, een wat ongelukkig gekozen noemer. Ik kom er nog op. Daarnaast hebben wij nog een thema liggen dat minder de krantenkoppen haalt: het taaie thema van de verdeling van onbetaalde zorg en betaald werk.

Om met het eerste thema te beginnen, wij leven gemiddeld langer dan vroeger, maar houden al een hele tijd vast aan de grens van 65 jaar om op te (moeten) houden met betaald werken. Wij hebben vervolgens te maken met de geboortegolf van vlak na de oorlog die zoetjesaan de richting van de 65 op schuift. Alvorens zich te stabiliseren, zal het aantal AOW'ers in 2040 zijn verdubbeld van 2 miljoen naar 4 miljoen. Dat heeft een hele reeks van consequenties voor de zorg, voor de behoefte aan woonruimte, voor de toegenomen behoefte aan mantelzorg, en ook, waar wij het vandaag over moeten hebben, voor de uit te keren AOW.

De toon waarop de discussie daarover soms wordt gevoerd, is helaas erg negatief. Er wordt gesproken over een niet te dragen vorm van solidariteit van de jongeren die de premies zullen moeten gaan betalen om al die ouderen in leven te houden. Ouderen op hun beurt kunnen zich ergeren aan die snotneuzen die op hun kosten van opleidingen zijn voorzien om als zij eenmaal zijn gearriveerd het te duur te vinden om nog naar de oudere generatie om te kijken. De discussie wordt gevoerd in termen als "Is de solidariteit tussen de generaties nog wel op te brengen?"

Er zijn ouderen boven of nabij de 65 die op dit moment toch al behoorlijk in onzekerheid worden gebracht over hun nabije toekomst. De heer Leijnse heeft het uitgebreid gehad over de teruggang van de koopkracht. Het is duidelijk dat met het huidige beleid heel veel mensen niet meer weten waaraan zij volgend jaar toe zullen zijn. Het ene moment gaat het over de vraag of zij hun rollators nog wel vergoed krijgen, dan weer gaat het over een plotseling verscherpte sollicitatieplicht en dat tegelijk met een voor ouderen weinig rooskleurige positie op de arbeidsmarkt, dan weer wordt er bezuinigd op de thuiszorg waardoor mensen niet weten hoe lang zij nog thuis kunnen blijven voordat zij worden opgenomen in een verpleeghuis. En daar dreigen dan de pyjamadagen.

Dwars op de gehoorde stelling dat de ouwetjes wel erg verwend en gepamperd zijn en dat zij maar moeten leren om het met minder te doen, staat de realiteit van een deel van de ouderen die reden hebben om bang te zijn over wat hen te wachten staat. Mijn fractie zou daarbij graag een onderscheid willen maken naar de inkomenscategorie waarover wij spreken. Ja, er zijn ouderen bij met een ruim inkomen en een goed geregeld pensioen waarvan het de vraag is of zij niet wat meer zouden kunnen betalen voor hun voorzieningen. Er zou dan niet alleen sprake zijn van

solidariteit tussen de generaties, maar ook binnen de generatie van oudere burgers.

Toen wij in deze Kamer over de nieuwe Bijstandswet discussieerden, was de staatssecretaris nog tegen een inkomensafhankelijke kinderbijslag. Tot mijn vreugde heb ik gezien dat hij hierover inmiddels wel wil nadenken. Een van de vragen van mijn fractie is dan ook of er ook nagedacht kan worden over een inkomensafhankelijke AOW of een meer inkomensafhankelijke spreiding van voorzieningen.

De manier waarop de discussie over de vergrijzing wordt gevoerd, helpt weinig met het vinden van een goede balans in de solidariteit tussen de generaties. Ik lees een citaat voor uit een brief van een man uit Eindhoven die na bijna 43 jaar werken overcompleteet werd verklaard en al enige tijd vergeefs solliciteert. Hij schrijft: "Vanaf mijn vijftiende jaar heb ik onafgebroken in de onregelmatige dienst gewerkt, maar nu voel ik mij erg onrustig, opgejaagd en schuldig omdat ik werkeloos ben. Dit laatste mede door de bijna dagelijkse discussie over vergrijzing en de last die we schijnen te gaan worden."

Ik kan het niet laten om hier met een klein terzijde te komen. Een andere discussie waar ik me ook regelmatig aan stoort is die over de veronderstelde achterlijkheid van de islam. Nu werk ik al tien jaar regelmatig in een moslimsamenleving in de Gazastrook. Ik hoef u niet te vertellen dat het daar niet makkelijk leven is. Maar een ding kan u daar niet gebeuren als u daar zou leven, namelijk dat u als oudere als overbodig en als last zou worden ervaren. De moeder van een vriendin, 12 kinderen, 52 kleinkinderen en 21 achterkleinkinderen wordt behandeld als een koningin. Het is zo vanzelfsprekend dat ouderen die destijds voor hun kinderen hebben gezorgd, nu de eersten zijn die op hun beurt worden verzorgd door de jongeren dat ik daar het woord solidariteit niet eens kan uitleggen, laat staan de gedachte dat solidariteit misschien te veel gevraagd is. Nu zult u onmiddellijk denken, wacht even, met zo'n achterban is het ook niet zo'n kunst om voor iemand AOW op te brengen. Daar heeft u gelijk in en daarmee belanden wij weer in de realiteit van ons land. Wij zullen de realiteit niet ontkennen dat wij aan het begin van een grote verschuiving staan in de leeftijdsopbouw van onze bevolking en dat dit consequenties heeft.

Ook ontkennen wij niet dat wij in het westen al geruime tijd te maken hebben met een dubbel emancipatieproces: niet alleen vinden wij dat jongeren niet te lang financieel afhankelijk moeten zijn van hun ouders, wij hebben ook een emancipatieproces doorgemaakt waarvoor wij geen naam hebben: ouderen die financieel onafhankelijk willen blijven van hun volwassen kinderen - - als zij kinderen hebben -- en niet bij hen hun hand op willen houden.

Slechts twee procent van de Nederlandse bevolking antwoordt op de vraag hoe de AOW betaalbaar gehouden moet worden, dat kinderen verplicht gesteld zouden moeten worden om hun bejaarde ouders te onderhouden. Hoewel dat er niet bij staat, ga ik ervan uit dat de gedachte dat ouderen financieel afhankelijk zouden worden van hun kinderen, niet alleen bij de kinderen op weerstanden stuit. Ik citeer een studente van mij die afkomstig is uit het voormalig Joegoslavië. Zij had familie op bezoek en die mensen keken hun ogen uit. Hoe komt

het dat in zo'n rijk land met zulke grote huizen, mensen wel hun hond op de bank hebben liggen, maar hun ouders naar een bejaardenhuis brengen? Een antwoord is dat veel ouderen zelf niet zoveel zin hebben om naast de hond bij hun kinderen op de bank te gaan zitten.

Een interessante uitkomst van een recent onderzoek toont aan dat de volwassen kinderen nog wel willen overwegen om hulpbehoevende ouders in huis op te nemen, 60% wil dat wel overwegen, maar dat de ouders daar niets meer voor voelen. Zo'n 90% zegt het een slecht idee te vinden om de jongeren tot last te zijn, en ook, om hun privacy te verliezen.

Er komt toch al meer zorg op de jongere generatie af. Juist doordat veel Nederlanders op latere leeftijd dan vroeger kinderen krijgen, komt de spits van de kinderverzorging soms heel dicht bij de noodzakelijke zorg voor ouderen terecht. Laat dat naast de affectieve zorg niet ook nog de financiële zorg worden. Ons stelsel is er in principe op gebaseerd dat ouderen financieel van hun kinderen zijn "losgeëmancipeerd" en niet alleen een beroep kunnen doen op individueel opgebrachte regelingen, maar ook op collectieve voorzieningen.

Het is goed om ons te realiseren dat de toekomstige hogere kosten van de AOW niet alleen het gevolg zijn van een groter aantal ouderen door de babyboom, maar ook van een feit dat wij alleen maar kunnen toejuichen, namelijk dat onze technologische kennis met sprongen vooruit is gegaan, hetgeen tot uiting komt in nieuwe behandelmethoden en geneesmiddelen. Deze zullen tot een andere zorgvraag leiden. Die nieuwe technologie is niet alleen van voordeel voor de nu ouder wordende mensen, maar ook voor de mopperende jongeren die zelf tenslotte ook eens oud zullen worden.

Een moeilijkheid bij het maken van een goed en rechtvaardig beleid voor ouderen is dat de behoeften ongelijk zijn verdeeld en weinig voorspelbaar zijn, behalve dan als statistiek. Prof. Hoefnagels, een geriater, wijst ons erop dat de kalenderleeftijd een steeds minder betrouwbare graadmeter voor biologische veroudering wordt met het stijgen van de jaren. Met andere woorden: iemand van zestig kan fysiek tot minder in staat zijn en meer klachten hebben dan iemand van tachtig. Zouden wij allemaal op hetzelfde moment de behoefte hebben aan een rollator, bijvoorbeeld op onze vijfenzeventigste verjaardag, dan was het niet moeilijk om daarvoor een spaarpotje te maken. Juist de onvoorspelbaarheid van onze behoefte aan diensten, voorzieningen en behandelingen als wij ouder worden, maakt het noodzakelijk om daarvoor een collectieve regeling te maken met een gedeelde risicospreiding.

Grofweg zijn er drie scenario's denkbaar om ervoor te zorgen dat er in de toekomst meer mensen kunnen werken om de AOW te betalen. Dat zijn: meer kinderen krijgen, meer migranten binnenhalen of langer blijven werken. De eerste twee maatregelen blijken op weinig steun van de bevolking te mogen rekenen. Meer kinderen krijgen staat haaks op de emancipatiegolf die gezorgd heeft voor het tweede thema van vanavond, de verdeling van zorg en betaald werk. Mensen willen liever minder kinderen die ze goed op weg kunnen helpen, en vrouwen willen tegenwoordig meer met hun leven dan het

moederschap. Over de tweede oplossing, meer migranten, hoeven wij het op dit moment al helemaal niet te hebben, nog afgezien van het feit dat ook migranten mensen zijn die eens ouder worden en dan ook recht hebben op voorzieningen. Blijft over: langer werken.

Op dit moment werkt nog maar de helft van de mannen tussen de vijfenvijftig en de vijfenzestig. Bij de vrouwen uit de generatie die nog niet ten volle heeft geprofiteerd van de emancipatiegolf, valt dat percentage nog lager uit. Van deze vrouwen werkt namelijk nog slechts 20%. Gezien het feit dat wij ouder worden en over het algemeen langer gezond blijven, is dat een reden tot overdenking. Wij gunnen iedereen een rustige oude dag, maar is het wel de bedoeling dat zo veel mensen een rustige oude dag hebben van zo'n dertig jaar? Is het wellicht een idee om de pensioengerechtigde leeftijd langzamerhand te verhogen? Dat is maar de vraag, want wij weten ook dat van de mensen die niet werken na hun vijfenvijftigste, een aanzienlijk deel het niet meer kan of het moeilijk vindt om passend werk te vinden.

Het idee om de pensioengerechtigde leeftijd te verhogen is voorgelegd aan de Nederlandse bevolking. Uit dat onderzoek is gebleken dat een even groot percentage het een goed idee dan wel een heel slecht idee vindt. Waarom deze maatregel zo controversieel is, wordt wel duidelijk als wij de redenen die mensen aanvoeren, daarbij betrekken. Voor de SP-website heb ik enige tijd een discussie gevoerd met de achterban over de vraag of wij willen dat mensen verplicht moeten worden om langer te werken. De reacties waren zeer gemengd, maar leverden ook een paar belangrijke gezichtspunten op.

Zo wordt er nog veel te veel uitgegaan van de leeftijd waarop iemand zou mogen ophouden of zou moeten ophouden en te weinig van de voorafgaande levensloop. Iemand die vanaf zijn vijftiende werkt, is al vaak voor zijn zestigste echt op. Dat geldt vooral voor de zware beroepen. Zij zijn vanavond al door de sprekers voor mij genoemd. In de bouwvak of de verpleging is het zeer uitzonderlijk dat iemand rond zijn zestigste nog werkt. Er zijn ook beroepen die niet zozeer fysiek zwaar als wel mentaal zwaar zijn. Ik noem het onderwijs en de zorg. De gedachte dat zij nog langer door moeten, omdat zij anders niet rond zouden kunnen komen, benauwt mensen vreselijk.

Dit bracht ons tot de vraag, die wij graag door de staatssecretaris beantwoord zien, of het mogelijk is om bij- en omscholingstrajecten aan te bieden aan mensen in de zware beroepen, nog voordat zij afgeknapt, opgebrand of door hun rug heen zijn. Voordat zij dus in de WAO, WW of de bijstand belanden. Wij weten allen hoe moeilijk en kostbaar het is om mensen uit deze regelingen te krijgen als ze er eenmaal in zitten. Ik hoorde overigens ook mevrouw Swenker spreken over maatregelen om mensen in risicovolle beroepen aan het werk te houden.

Voor mensen die pas na jarenlange studie aan het werk zijn gegaan, is het veel meer voorstelbaar dat zij de 65 jaar in hun werk gemakkelijk halen, en dat ook nog met plezier. Ik herinner mij de woorden van Simon Vestdijk, die eens door een mevrouw werd gevraagd of een boek schrijven niet ontzettend zwaar werk was: hoezo zwaar, je kunt er toch bij zitten? Kortom, wij moeten niet alleen naar

de leeftijd kijken waarop iemand ophoudt met werken, maar ook naar het soort werk dat iemand beoefend heeft en hoe lang hij gewerkt heeft.

Wordt er overigens wel rekening mee gehouden dat een groot deel van de mensen die al dan niet vrijwillig zijn opgehouden met betaald werk, een grote maatschappelijke bijdrage leveren door mantelzorg, vrijwilligerswerk in verenigingen en politiek? Welke financiële bijdrage moeten wij doen als de mantelzorgers uitvallen en een groot deel van het verenigingswerk, waarmee wordt gezorgd voor sociale cohesie, opeens betaald moet worden omdat iedereen die daartoe in staat is, betaald werk moet verrichten? Gelet op de huidige arbeidsmarkt gaat het om een hypothetische kwestie, maar dit zegt wel iets over actieve ouderen die niet wensen te worden afgedaan als "dure last".

Een ander belangrijk punt is dat veel ouderen buitengewoon slechte ervaringen hebben met het vinden van betaald werk als zij ouder dan 50 jaar zijn. Een vijftigjarige maakt heel weinig kans meer op de arbeidsmarkt, al onze maatregelen over leeftijdsdiscriminatie ten spijt. Zij kunnen toch niet allemaal naar de Eerste Kamer? Als wij willen dat goed gemotiveerde en gezonde mensen langer aan het werk blijven, dan moeten meer maatregelen worden getroffen om dat voor werkgevers aantrekkelijker te maken dan nu het geval is. Ouder wordende burgers mogen in ieder geval niet het gevoel krijgen dat zij profiteurs zijn van het systeem als zij niet werken, of verplicht worden om te solliciteren naar werk dat er voor hen niet is. Ook daarover heeft de SP-fractie lange lijsten met negatieve ervaringen ontvangen.

Wij weten dus dat een bepaald percentage ouderen graag, al of niet na bijscholing, een tweede of derde carrière op maat wil, niet alleen omdat het prettig is om het eigen geld te verdienen, maar ook omdat het een plek geeft in de maatschappij, met meer contacten en een verhoogd gevoel van eigenwaarde, en het gevoel niemand tot last te zijn en de eigen broek op te kunnen houden. Bij het beleid voor ouderen moet kortom sprake zijn van grote flexibiliteit en moet rekening worden gehouden met grote diversiteit.

Over het tweede grote thema bij het onderwerp van een levensloop- en generatiebewust beleid zal ik kort zijn: ik rekende erop dat de vorige spreeksters langer stil zouden staan bij de piek in het gezinsleven waarbij behoefte is aan zowel een goed inkomen als aan thuis te besteden tijd als er jonge kinderen zijn. Ik heb met veel vreugde gehoord dat meneer Leijnse en mevrouw Vedder van de CDA-fractie het ook opnamen voor de emancipatie van vrouwen. Ik had in mijn jonge jaren als feministe niet gedacht dat ik deze klus over kon laten aan anderen. Dat is erg prettig.

De gedachte dat mensen kunnen sparen voor verlof deel ik, met de kanttekening dat van een jongere die voor zijn twintigste al werkt niet verwacht kan worden dat hij of zij een dergelijk vooruitziende blik heeft dat er meteen wordt gespaard voor de tijd dat er kindertjes komen. Ook is het niet-reëel om van de mensen in de laagste inkomensgroepen, die al moeite hebben om genoeg geld opzij te leggen voor als de ijskast het begeeft, te verwachten dat zij een groot percentage van hun inkomen

opzij kunnen leggen voor later. Wij moeten dus toe naar een beleid dat niet alleen geschikt is voor vooruitziende yppen.

Hiermee kom ik op het voorstel dat in de afgelopen week is gepresenteerd door vier partijen – GroenLinks, de PvdA, de LPF en de SP samen met het FNV – voor een geïntegreerd stelsel voor levensloop en prepensioen, met het karakter van een verplichte collectieve basisvoorziening. In dat plan is met een aantal belangrijke factoren rekening gehouden: de solidariteit tussen de jongeren en de oudere generatie en de solidariteit met de lagere inkomensgroepen. In een flexibel systeem wordt er rekening mee gehouden dat mensen die al langer werken of een zwaar beroep hebben ervoor kiezen om voor hun vijf- en zestigste op te houden met werken; mensen die pas later in het arbeidsbestel zijn begonnen, kunnen tot hun AOW-leeftijd doorgaan. Het is daarbij mogelijk, ook voor de lagere inkomensgroepen, om met bijdragen van werkgevers en overheid in de piekperiode van het gezin minder te werken, wat ten goede komt aan een eerlijker verdeling van arbeid en zorg tussen vrouwen en mannen. Een neveneffect hiervan is dat mensen gezonder kunnen doorwerken en minder snel door overbelasting worden uitgeschakeld.

Het is ons duidelijk dat een samenhangend prepensioen en levensloopbeleid het karakter zal moeten hebben van een verplichte collectieve opbouw, gepaard gaande met een uitbreiding van de keuzemogelijkheid van mensen voor de besteding ervan. Door bestaande VUT- en prepensioenregelingen mee te nemen in het nieuwe beleid, voorkomen wij dat de huidige ouder wordende mens opeens wordt geconfronteerd met een beleid dat gebaseerd is op individueel sparen, waarvoor hij immers geen tijd meer heeft. Ons lijkt dat van het voorgestelde systeem een veel grotere, positieve, stimulerende werking zal uitgaan dan kan worden bereikt met het voorgestelde schrappen van de fiscale ondersteuning van VUT- en prepensioenregelingen die zijn bedoeld om de arbeidsparticipatie van ouderen te verhogen. Wij horen graag van de staatssecretaris en de minister hoe zij denken over het genoemde voorstel.

*N

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Onze maatschappij is in het laatste decennium van de twintigste eeuw sterk veranderd. Besloegen de processen eerder in de wereldgeschiedenis eeuwen of in ieder geval decennia, de laatste jaren was hetgeen de ene dag nieuw leek de volgende dag reeds achterhaald. Diverse ontwikkelingen hebben dat proces versneld, zoals de mondialisering en de automatisering. Groot werd klein, en moeilijk werd makkelijk. In dat klimaat hebben vorige kabinetten zich kunnen koesteren. De nieuwe mogelijkheden op het terrein van de economie zijn volop benut. Bovendien werd nog een belangrijk element ingevoegd, dat kan worden samengevat met de term individualisering. Het uitte zich bijvoorbeeld in de drang naar economische zelfstandigheid voor iedereen. Onder het motto "werk, werk en nog eens werk" werd iedereen de arbeidsmarkt opgejaagd. Werk was er immers genoeg. Het leek erop dat de nieuwe economie niet meer stuk te krijgen was.

De oorzaak van het globaliseringsproces wordt veelal gezocht in nieuwe informatie- en communicatietechnieken. Deze technieken stellen ondernemingen in staat om snel en gedetailleerd inzicht te verwerven in de winstgevendheid van het internationale bedrijfsleven. Bovendien kunnen ze hierdoor in een steeds kortere periode kapitaalstromen de wereld over sturen en investeren waar de grootste opbrengsten worden verwacht. Voorts is er een veranderend kader, waardoor aan deze drijvende kracht ruim baan wordt gegeven. Veel westerse landen zijn namelijk een dereguleringsbeleid gaan voeren dat tot uitdrukking komt in een terugtrekkende overheid die zich minder gedetailleerd met het economisch leven bemoeit. Zo heeft globalisering twee gezichten. Enerzijds is sprake van een continu proces van technische wisselwerkingen dat door de individueel betrokkenen als autonoom wordt ervaren. De globalisering heeft voor hen het karakter van een stoomwals, waarop zij geen sturende of beleidsmatige invloed hebben. Anderzijds is globalisering een ontwikkeling die door mensen wordt bevorderd en waarvoor mensen derhalve verantwoordelijkheid dragen. Deze verantwoordelijkheid is echter geconcentreerd bij de machthebbers en beslissers in de internationale fora.

Het is weliswaar een gegeven dat de materiële welvaart is toegenomen, maar ook de negatieve consequenties zijn zichtbaar. In het kader van de onderhavige begrotingsbehandeling wijzen onze fracties - ik spreek mede namens de ChristenUnie - op zo'n negatieve consequentie. De toenemende concurrentie heeft de loonkosten sterk onder druk gezet. Is dat er niet juist een van de oorzaken van geweest dat ons land in een minder goede concurrentiepositie is terechtgekomen, zo vragen wij de minister. Een ander gevolg is dat de concurrentiepositie van ons land, maar ook dat van andere Europese landen, ten opzichte van het buitenland verslechtert. Zo kennen landen in Azië en Latijns-Amerika lagere loonkosten. Daarnaast moeten wij constateren dat de kwaliteit van de producten kan wedijveren met die van het Westen. Hierdoor verplaatst zich nogal wat werk naar lagelonenlanden. Wat echter veel zorgelijker is, is dat ook hele bedrijfsprocessen waarmee veel kennis is gemoeid, wegtrekken uit West-Europa.

De vraag is dan ook of wij en het kabinet nog kunnen beoordelen of er alleen sprake is van een conjuncturele neergang van de economie of dat er ook structurele economische problemen zijn. Wij horen graag hierover de visie van de minister. Als er sprake is van structurele problemen, hetzij in zijn totaliteit hetzij op onderdelen, welke fundamentele aanpassingen heeft het kabinet hiervoor dan in petto?

De gevolgen van de sterke recessie zijn zichtbaar bij onder meer de ontwikkelingen in de WW. De aanhoudende ontwikkelingen in de WW zijn zorgelijk. Op dit moment -- peildatum afgelopen donderdag -- telt Nederland een half miljoen werklozen. Dat zijn er, zo blijkt uit de cijfers van het CBS, 128 duizend meer dan een jaar daarvoor. In de afgelopen drie maanden was gemiddeld 6,2% van de beroepsbevolking werkloos, terwijl dat een jaar daarvoor nog 4,6% was. Opvallend is nu dat het kabinet in de plannen met betrekking tot werkloosheid -- de scheepsbouwsteunverlening

daargelaten -- naar onze mening vooral bezig is met snijden in de WW. De vervolguitering is afgeschaft en de sollicitatieplicht voor oudere uitkeringsgerechtigden is weer van stal gehaald.

Andere plannen liggen nog in de week, bijvoorbeeld het uitbreiden van het feitelijke arbeidsverleden, het afschaffen van de kortdurende WW-uitkering en het aanscherpen van de zogenoemde wekeneis. Ook overweegt het kabinet werkgevers die veel werknemers op basis van tijdelijke arbeidscontracten korter dan één jaar in dienst hebben, hogere WW-premies te laten betalen. Voorts is, wordt of moet worden nagedacht over andere vormen van premiedifferentiatie in de WW waardoor schade wordt toegerekend aan de veroorzakers. Al deze ingrepen hebben tot doel barrières op te werpen op de weg naar de WW. De instroom in de WW moet zoveel mogelijk worden beperkt omdat langdurige, gemakkelijke en toegankelijke WW-voorzieningen mensen teveel in een luie stoel zouden plaatsen.

De vraag is of het kabinet zich nu niet te eenzijdig bezig houdt met het versoberen van de WW-regelingen. De instroom in de WW kan weliswaar door de getroffen en voorgestelde maatregelen worden beperkt, maar het probleem van langdurige werkloosheid is daarmee niet opgelost, want mensen komen bijvoorbeeld eerder in de bijstand. Besteedt het kabinet voldoende aandacht aan het bestuderen van de mogelijkheden om met ontslag bedreigde personen bij de werkgever in dienst te laten dan wel hen van werk naar werk -- dus zonder WW-fase -- te begeleiden? In dat verband vragen wij thans bijzondere aandacht voor het instrument tijdelijke werktijdverkorting. Een namens de minister van SZW verleende short-timevergunning leidt er in de praktijk toe dat met ontslag bedreigde werknemers in dienst van de werkgever kunnen blijven doordat zij een volledige of gedeeltelijke WW-uitkering ontvangen. Keert het tijt weer ten goede, dan zijn de werknemers nog steeds in dienst bij de werkgever. Omvangrijke ontslagkosten, immateriële schade, wervingskosten en WW-uitgaven kunnen hierdoor worden bespaard.

In het verleden, sinds de Tweede Wereldoorlog, heeft het instrument een belangrijke rol in de Nederlandse sociaal-economische politiek gespeeld. Hierin is in de jaren negentig van de vorige eeuw een omslag gekomen. Sindsdien wordt werktijdverkorting -- zo blijkt onder andere uit een Rotterdamse dissertatie uit 2001 -- in Nederland heel zuinig toegepast. Alleen bij bijzondere calamiteiten, zoals de aanslagen van 11 september, SARS en besmettelijke veeziekten, wordt het instrument ruimhartig ingezet. Bij andere, economische, oorzaken kan het instrument daarentegen niet als preventief middel worden ingezet. In andere landen -- waaronder Japan, Italië, Duitsland en België -- is dit middel daarentegen één van de belangrijkste instrumenten van de sociaal-economische politiek. Welke argumenten hanteert het kabinet om dit instrument, ondanks herhaalde pleidooien uit het bedrijfsleven en de wetenschap, zo'n beperkte rol te laten vervullen?

Wij wijzen ook op de variant van werktijdverkorting waarbij het instrument niet zozeer ontslagen bij een bedrijf

beoogd te voorkomen, maar vooral een begeleidende rol heeft in het kader van de overgang van werk naar werk. Werknemers die voor ontslag zijn voorgedragen, worden gedurende een langere tijd in de onderneming gehouden door middel van de inzet van werktijdverkorting met toekenning van een gedeeltelijke WW-uitkering en worden als het ware klaargestoomd voor een nieuwe baan. Eigenlijk op dezelfde wijze als werkgevers bij arbeidsongeschiktheid vanuit het eigen bedrijf op zoek gaan naar passend werk bij andere werkgevers. In dat kader ontvangen werknemers de benodigde scholing.

Het zal het kabinet bekend zijn dat een dergelijk idee is ontwikkeld in de regio Zuidoost Brabant. Het project "Drieslag, behoud vakmanschap Zuidoost Brabant" bestaat uit een heel breed platform van hightech bedrijven, overheidsinstellingen en sociale partners. Beoogd wordt gedwongen ontslagen te vermijden. Werknemers worden in slappe tijden niet ontslagen maar krijgen hoogwaardige scholing waardoor zij nog breder inzetbaar worden. Ook worden werknemers onderling uitgeleend. Voor het welslagen van het project is volgens de organisatoren de inzet van werktijdverkorting vereist. In 2002 heeft de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid het aan het project deelnemende cluster van bedrijven in de gelegenheid gesteld hiervoor een aanvraag in te dienen. In 2003 was de minister echter niet bereid in te gaan op het verzoek om drie jaar te mogen experimenteren met de werktijdverkorting. Kan de minister ons inzicht geven in de redenen van deze weigering? Moeten dergelijke initiatieven niet worden toegejuicht en verdienen zij waar mogelijk geen brede ondersteuning? Is in dit verband ook onderzocht in welke mate op Europees niveau mogelijkheden voor een ruimere inzet van werktijdverkorting wel functioneren?

Behalve werktijdverkorting kent de Werkloosheidswet ook een aantal experimentele regelingen. De Wet experimenten WW is ongeveer vier jaar geleden ingevoerd en bevat o.a. de mogelijkheid van subsidiëring van scholing in het kader van het werk naar werk traject. Destijds is toegezegd dat de experimenten zouden worden geëvalueerd. Heeft die evaluatie reeds plaatsgevonden? Wordt er inmiddels ook studie gedaan naar andere mogelijke instrumenten -- zoals experimenten met mobiliteitscentra en employability van werknemers -- die kunnen worden ingezet om werknemers voor ontslagwerkloosheid te behoeden?

Er zijn weinig terreinen waarop de afgelopen jaren zoveel is veranderd als op het terrein van de arbeidsongeschiktheid. De eerste regeling dateert uit 1907: de Wet op de arbeidsovereenkomst. Werknemers kregen toen voor het eerst recht op doorbetaling van loon gedurende een betrekkelijk korte tijd. Deze korte periode bedroeg doorgaans enkele dagen. In de jaren daarna werden de voorzieningen uitgebreid. Er kwam een Ongevallenwet, een Ziektewet en een WAO, maar ook cao's hebben veel bijgedragen aan het verhogen van het beschermingsniveau.

Nu zijn wij op retour. Er is fors gesneden in de toegang tot de Ziektewet en de WAO. Als het aan het kabinet ligt, gaat er nog heel wat gebeuren! De reïntegratieplicht wordt beschouwd als dé oplossing, met als uitwerking dat de werkgevers sinds 1996 een jaar lang

het loon mogen doorbetalen en sinds januari 2004 twee jaar lang! Daarbij komt nog dat een werkgever op grond van de Wet verbetering poortwachter veroordeeld kan worden tot een aanvullende loondoorbetalingsverplichting van nog eens een jaar. Hierover valt veel, heel veel te zeggen. In het tijdsbestek van vanavond beperken wij ons tot één aspect. Dat betreft de vraag, of bij de verschuiving van publieke verantwoordelijkheid naar individuele verantwoordelijkheid (die van de werkgever) behalve pragmatische ook fundamentele beginselen worden meegenomen.

Dat is voor ons een principiële vraag, die wij het kabinet graag stellen. In 1907 lag aan de regeling inzake loonbetaling een billijkheidsconcept ten grondslag, een principiële reden dus. Het werd billijk gevonden dat een werknemer zelf het risico van ziekte droeg, aangezien toen ziekte als een privé-risico werd aangemerkt. Hierop werd bij een korte periode een uitzondering gemaakt. Volgens de fracties waarvoor ik mag spreken moeten wij ons dus telkens afvragen of aan dit arbeidsrechtelijke billijkheidsbeginsel nog wel recht wordt gedaan als werkgevers steeds meer lasten ten aanzien van zieke werknemers op hun schouders krijgen. Pragmatische overwegingen om de verantwoordelijkheden bij de werkgever te leggen, mogen niet de overhand krijgen. Graag krijg ik op dit punt een diepgaand antwoord.

Voorzitter. Nederland vergrijsst, is vanavond al vele malen gezegd. Dat is trouwens ook in deze Kamer te zien. Hierover wordt veel geschreven. Deskundigen wijzen erop dat dit op tal van terreinen grote gevolgen zal hebben. Ik kan dat ook begrijpen al ben ik niet deskundig. Nu is deze problematiek niet typisch Nederlands. Andere Europese staten kampen met hetzelfde probleem. Deze demografische ontwikkeling vormt naar onze mening een bedreiging voor Europa, want terwijl Europa krimpt en vergrijsst, kennen bijvoorbeeld de Verenigde Staten een groeiende en jonge bevolking. Dit is nadelig voor de economische positie van Europa en die van ons land, zowel in de nabije als in de verdere toekomst. De Nederlandse beroepsbevolking groeit sinds een jaar niet meer, heb ik gelezen. Zo kromp in 2003 de beroepsbevolking met 11.000 mensen tot 7,1 mln mensen. Vanaf 1998 was de groei ieder jaar al afgenomen. Ook deze ontwikkeling zet een rem op de economische groei met alle gevolgen voor de sociale zekerheid. Binnen de beroepsbevolking zijn er ook verschuivingen te constateren. Uit Economische Statistische Berichten blijkt dat na jaren van daling de groep 15-24 jarigen licht groeit, maar de groep 50-64 jarigen sterk toeneemt. Dit laat ons zien dat de mogelijkheden voor verhoging van de arbeidsparticipatie vooral liggen bij de categorie oudere werknemers. Over het langer werken van ouderen bestaan veel vooroordelen: te duur, te weinig flexibel, te vaak ziek enzovoorts. Dan kom je voor een aantal problemen te staan. Wat vaak niet genoemd wordt is de jarenlange ervaring van ouderen die ze naar onze mening juist tot waardevolle werknemers zou kunnen maken.

Voorzitter. Mijn verhaal spitst zich toe op het vergroten van het arbeidsaanbod met oudere werknemers. Die vergroting heeft naar onze mening allereerst een loondrukkend effect. Tegelijk heeft zij een loonopdrijvend effect, omdat volgens de deskundigen de productiviteit op

latere leeftijd afneemt. Dat blijkt uit een studie van de Organisatie voor strategisch arbeidsmarktonderzoek. Tot het vijftigste levensjaar neemt de productiviteit gemiddeld toe, is net boven de 50 jaar maximaal en neemt daarna af. Daardoor is de verhouding tussen productiviteit en loonkosten voor werknemers van 55 jaar en ouder ongunstig. Dat is een probleem dat om een oplossing vraagt. Dus als de participatie van werknemers boven de 55 jaar toeneemt, kunnen de loonkosten per product toenemen. Dat blijkt uit de berekeningen. Het kabinet zet in op een grotere arbeidsparticipatie van ouderen. Dat waarderen onze fracties positief, maar onze vraag is welke maatregelen nodig zijn om de geschetste effecten om te buigen.

Voorzitter. De afgelopen jaren kwam er geen evenwicht tot stand tussen de arbeidsvraag en het arbeidsaanbod op de arbeidsmarkt. De vraag naar hoger opgeleiden zal blijven toenemen. Dat is het gevolg van de kenniseconomie, de ICT-ontwikkeling en de technologische ontwikkelingen.

Deze vragen over het algemeen veel hooggeschoolde medewerkers.

De andere zijde is dat er minder banen zijn voor lager opgeleiden. Op deze manier kan de situatie ontstaan dat er enerzijds een tekort is aan werknemers en dat er anderzijds sprake is van werkloosheid. Het gevolg is dat de inkomens van de hoger opgeleiden zullen stijgen, terwijl de inkomens van de lager opgeleiden onder druk komen te staan. De inkomensverschillen zullen op deze wijze toenemen. Het gevolg van grotere inkomensverschillen is dat de verzorgingsstaat die we toch al moeten versoberen, onder nog grotere druk komt te staan. Om echter de publieke dienstverlening voor een ieder gelijk toegankelijk te houden, zijn meer collectieve middelen nodig. Hogere inactiviteit onder lager opgeleiden betekent echter dat de uitgaven voor sociale uitkeringen stijgen. Dit leidt tot verhoging van de marginale tarieven. Dit is negatief voor de economische groei. Een arbeidsmarkt die slecht functioneert, is in dubbel opzicht loonopdrijvend. Wat doet het kabinet om dit soort problemen op te lossen? Dit probleem bestrijkt een breder terrein dan alleen dat van Sociale Zaken. Ik neem aan dat hierover in het kabinet af en toe een indringende discussie plaatsvindt.

Voorzitter. Ik kom bij het levensloopbestendige beleid. De stagnerende bevolkingsgroei, het opkomen van economieën in andere werelddelen, de fricties op de arbeidsmarkt en de noodzakelijke versobering van de verzorgingsstaat maken een herijking van het beleid noodzakelijk. We zullen veel zorgvuldiger om moeten gaan met menselijk kapitaal om de kenniseconomie te versterken. Gegeven de demografische ontwikkeling is ook de standaardlevensloop van leren, betaald werken en pensioen snel aan het verdwijnen. Dit heeft tot gevolg dat de begrensde tijd die mensen tijdens een week, maand of jaar ter beschikking staat, per periode in de levensloop op een andere manier verdeeld zal moeten worden over betaald werken, opvoeden, zorgen en leren. Er zal dan echter inkomen en tijd beschikbaar moeten zijn tijdens perioden van deeltijdwerk, afbouw van de loopbaan, de start van een eigen bedrijf, scholing of verlof. Dat is alleen mogelijk bij een nieuwe arbeidsmarktpolitiek en een goed

scholingsbeleid. Hoe zien de bewindslieden de ontwikkeling van het levensloopbeleid? Wat kan daarin de rol van de overheid zijn? Wat is in de visie van de overheid de rol van de sociale partners als het gaat om levensbestendige regelingen?

Een ding is duidelijk. Hervormingen van de verzorgingsstaat moeten vergezeld gaan van een inkomenspolitiek die helder is en zekerheid biedt. Werknemers moeten in staat worden gesteld om in de levensloopregeling te sparen, aanvullend op de publieke zekerheid die de overheid biedt. Het is naar de mening van onze fracties belangrijk om dit fiscaal goed te regelen.

Voorzitter. Ik rond af. Het is een bijbelse opdracht voor de overheid om erop toe te zien dat er geen scherpe tegenstellingen ontstaan in de samenleving. Er is nu een groep mensen die echt op een sociaal bestaansminimum zit. Er wordt stille armoede geleden. Het komt aan op het leveren van maatwerk voor die groep, zeker in tijden van verandering. Juist nu is een goede inkomenspolitiek, aangevuld met gerichte toeslagen voor de meest kwetsbaren, noodzakelijk. De overheid moet een schild zijn voor degenen van wie de draagkracht tekortschiet. Wij wachten met belangstelling de beantwoording van de bewindslieden af.

Voorzitter. Overigens was dit mijn maidenspeech op dit terrein. Dat is u ontgaan. Ik doe namelijk voor het eerst de portefeuille Sociale Zaken. U hoeft mij echter niet te feliciteren.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat u daaraan toch behoefte heeft, mijnheer Van den Berg. Alsnog mijn felicitaties.
**

*N

De heer **Ten Hoeve** (OSF): Voorzitter. Ik spreek mede namens D66.

De conjunctuur lijkt iets te verbeteren, maar dat leidt nog niet tot minder werkloosheid. Dat betekent dat het grootste sociale probleem van deze tijd, en het probleem met de verst reikende doorwerking naar de toekomst, namelijk de jeugdwerkloosheid, toch blijft. Wij hebben al eens eerder geconstateerd dat wij dit grootste probleem nog groter maken door onszelf voor te houden dat de participatiegraad omhoog moet, dat iedereen aan het werk moet, dat vrijwel niemand van degenen die geen werk hebben moet worden vrijgesteld van sollicitatieplicht en dat dit moet gelden totdat je 65 jaar bent. Pas dan heb je dus recht op pensioen.

Werk gaat voor inkomen. Het is niet "iedereen mag meedoen", maar "iedereen moet meedoen". Iedereen moet aan het werk worden gezet. Dat was de conclusie van de behandeling van de Wet werk en bijstand: solliciteren tot het bittere einde, behalve in enkele uitzonderingsgevallen. Dat was ook de conclusie bij het laten vervallen van de vervolguitkering WW: niet alleen de vluchtroute naar het pensioen via werkloosheid minder aantrekkelijk maken, maar ook (bijna) tot het einde toe blijven solliciteren. Dat wordt straks de conclusie bij de

behandeling van het nieuwe arbeidsongeschiktheidsstelsel. In principe geldt het zelfs voor oude gevallen die herbeoordeeld moeten worden, al wil de regering daar gelukkig degenen die ouder zijn dan 55 jaar, buiten houden. Solliciteren moet, maar er is op dit moment geen werk, vooral niet voor alle ouderen, die nu eenmaal niet het meest gewild zijn op de arbeidsmarkt, en ook niet voor alle jongeren, die pas beginnend en zonder ervaring ook niet zo gewild zijn.

Daartegenover staat dat wij doodsbang zijn dat de beschikbare plaatsen op de arbeidsmarkt worden weggekaapt door immigranten uit de nieuwe EU-landen of, nog erger, door asielzoekers, waarvan eens een enkele hier zou kunnen blijven hangen. Immigratiemogelijkheden, zelfs voor de hooggeschoolden onder de afgewezen asielzoekers, zijn nauwelijks aanwezig.

Aan de ene kant moet dus iedereen aan het werk omdat wij zeer binnenkort een te kleine actieve bevolking hebben: ontgroening en vergrijzing, niet waar? Aan de andere kant mag niemand erin omdat wij te weinig arbeidsplaatsen hebben voor onze eigen ouderen en jongeren. Vindt de minister dat niet tegenstrijdig, of liever gezegd, betekent dit niet in ieder geval dat wij één van beide problemen overdrijven?

Het idee dat met onmiddellijke ingang alle inspanningen erop gericht moeten zijn dat iedereen tot het 65ste jaar moet blijven werken, heeft deze regering erg parten gespeeld. De regering heeft er ook veel goodwill mee verloren, bijvoorbeeld bij de sociale partners, door rigoureus de fiscale bevordering van VUT en prepensioen af te kappen. Dan moet de levensloopregeling die als pendant wordt aangeboden, wel heel erg goed zijn om tevredenheid te kunnen opwekken. De regering heeft voorlopig van die plannen afgezien en daar zijn wij gelukkig mee, alhoewel de ruimte die nu wordt geboden -- prepensioen vanaf 63,5 jaar -- nog erg beperkt is.

De regering is er waarschijnlijk terecht bang voor dat alle ouderen nodig zijn en dat de cultuur van eerder stoppen niet meer te doorbreken is als over enkele jaren het tekort aan arbeidskrachten echt optreedt -- en dat gebeurt natuurlijk. Want die cultuur, dat je na je zestigste toch eigenlijk niet meer hoeft te werken, bestaat. Dat valt niet te ontkennen, maar hoe sterk dat gevoel is, is nog maar de vraag. In het onderwijs is FPU mogelijk bij 61 jaar tegen 70% van het laatste inkomen. Toen daarnaast de mogelijkheid werd geboden om een jaar langer te werken en dan tot 65 jaar een FPU-uitkering van 100% te krijgen, bleek dat velen graag bereid waren daarvoor een jaar langer te werken. Dat is een dure regeling, maar daaruit blijkt wel dat de markt werkt via het prijsmechanisme. Ook de arbeidsmarkt van oudere werknemers blijkt in vrij sterke mate prijselastisch te zijn.

Is het niet mogelijk een flexibel systeem van trekkingsrechten in de vorm van prepensioenen overeen te komen met de sociale partners, dat inspeelt op deze ontwikkeling van de arbeidsmarkt? Onder de huidige omstandigheden is het contraproductief om ouderen langer aan het werk te houden, want voor de jongeren is er ook nog veel te weinig werk. Onder deze omstandigheden is er ook noch bij de oudere werknemers zelf noch bij de

werkgevers animo voor inspanningen in die richting. Maar als de arbeidsmarktsituatie verandert, dan verandert de animo bij de werkgevers. Door dan aanpassingen in de prepensioenen aan te brengen, zijn ook werknemers best te motiveren. Dat niet aan iedereen onder alle omstandigheden een recht op uitreden met 60, 61 of zelfs 63,5 jaar gegeven kan worden, heeft de regering intussen wel duidelijk gemaakt.

Daarmee raken wij aan de levensloopregeling. Zonder in detail in te gaan op de modaliteiten daarvan, merk ik op dat wij er wel een duidelijke voorkeur voor hebben dat de rechten op prepensioenen daarin worden geïntegreerd. Naar systematiek hoort dat bij de levensloop. Integratie van levenslooprechten en prepensioenrechten biedt ook het voordeel dat niet een op zichzelf staand onaantastbaar recht op prepensioen wordt opgebouwd, maar dat het deel uitmaakt van een geheel waarbinnen stimulering en ontmoediging van bepaalde gebruiksmogelijkheden naar de maatschappelijke behoefte ingebouwd kan worden. Waarom ziet de minister dat blijkbaar anders?

De consequentie van die keuze is dat wij ook een voorkeur hebben voor het opbouw van verlofkapitaal boven verloftijd. Verder geldt hier weer het algemene uitgangspunt: laat waar mogelijk een maatschappelijk wenselijk minimumniveau van inkomensdekking tijdens zulke verlofperiodes bekostigd worden uit de algemene middelen -- maar dat wordt het natuurlijk niet -- of uit een collectieve regeling. Dat betekent voor dat minimumniveau solidariteit ten aanzien van de kapitaaldekking en natuurlijk dus ook verplichte deelneming. Het minimumniveau hoeft niet altijd 70% van het inkomen te zijn. Het kan ook gemaximeerd worden. Boven dat minimumniveau kan, bij voorkeur individueel, meer verlofkapitaal gespaard worden. Dat kan gestimuleerd worden in CAO-regelingen en dat dient fiscaal gefaciliteerd te worden.

De spaarloonregeling is dan overbodig geworden. Zij past niet meer in het systeem en de bedragen die deze regeling de schatkist kost, kunnen in de verplichte en facultatieve levensloopregeling gestopt worden.

Met een deugdelijk, kapitaalgedekt stelsel moet het mogelijk zijn, ook uitreden voor het 65^{ste} jaar op langere termijn een kans te blijven geven, binnen zo'n flexibel geheel. Veel mensen hebben daar behoefte aan en dat zal waarschijnlijk ook zo blijven, zeker in bepaalde sectoren. De nadruk die nu ook in het plan van de FNV en de oppositie gelegd wordt op de "sterk slijtende" beroepen lijkt ons niet ten onrechte. Daartegenover staat dan dat Nederland zich rekenschap moet geven van de extra mogelijkheden die een beter gebruik van het deels al aanwezige potentieel van immigranten kan bieden. Een afgewezen asielzoeker kan een voor Nederland aantrekkelijke immigrant zijn. Ziet de minister dat ook zo?

Voorzitter. Ik rond af. De positie van de schatkist dwingt tot bezuinigingen. De maatschappelijke ontwikkeling in sectoren zoals de zorg dwingt ertoe dat wij ons daar beperkingen opleggen. De concurrentie dwingt tot beperkingen in de lonen en daarmee ook tot beperking van de op de arbeid drukkende lasten en tot beperking van de wig tussen brutolasten en nettoloon. De langetermijntontwikkeling van de arbeidsmarkt, maar ook

de rechtvaardigheid en het belang van maatschappelijk meedoen dwingen tot een grotere arbeidsparticipatie en dus bijvoorbeeld ook tot beleid om de armoedeval terug te dringen.

En dat alles bij elkaar is een heel moeizaam proces dat heel veel mensen dwingt, hun leven anders, soberder, in te richten. Dat moet kunnen, mits de hele maatschappij diezelfde richting gaat. Het kan niet zo zijn dat sommigen menen niet mee te hoeven doen en zich alles durven te permitteren wat anderen verboden wordt. Als de top van het bedrijfsleven niet mee wil doen in dit land, zal deze regering, die "meedoen" tot haar expliciete doelstelling heeft gemaakt, daar dan tegen optreden?

Deze minister heeft een brief geschreven aan de voorzitter van VNO-NCW. Dat waarderen wij buitengewoon. De druk in het bedrijf heeft de KLM-top tot retireren gedwongen. De weerstand krijgt dus enig effect, maar voldoende is het nog niet. Wil de minister (die zelf eigenlijk te weinig verdient!), wil de regering hieraan nog meer doen? Want, een overheid die tegen te hoge en te snel stijgende inkomens wat wil doen, kan daar natuurlijk ook wat tegen doen.

*N

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): Voorzitter. Allereerst mijn excuses aan iedereen in deze zaal voor het feit dat ik pas kort voordat ik het woord kreeg hier binnen kwam. Mij werd pas zaterdag bekend dat de volgorde van debatten over V&W en SZW was omgedraaid. Ik kon gewoon niet eerder, helaas.

Om te beginnen moet mij iets van het hart over de onderwerpkeuze voor dit debat. Dit is immers een begrotingsdebat, en de begroting SZW staat letterlijk bol van de maatregelen die de sociale zekerheid op de schop nemen. Bovendien neemt de werkloosheid in Nederland nog steeds hard toe. Mijn fractie had het dan ook logischer gevonden om het over sociale zekerheid en werkgelegenheid te hebben. Levensloop is weliswaar een zeer belangrijk onderwerp, maar je kunt toch niet zeggen dat het de kern van het kabinetsbeleid ook maar enigszins raakt. Geluk bij een ongeluk is wel dat dit onderwerp net nu volop in discussie is en dat erover wordt onderhandeld. Wie weet, heeft dit debat nog een beetje invloed.

Levensloop, dus. Levensloop was ooit bedoeld om "het spitsuur van het leven" te verlichten. De plannen die het kabinet nu heeft stellen, eerlijk gezegd, héél erg weinig voor: je mag jaarlijks 12% van je bruto inkomen/werktijd sparen tot maximaal 1,5 jaar verlof, en je betaalt pas premie als je dat geld/die tijd gebruikt. Die fiscale facilitering in de vorm van de omkeerregeling is eigenlijk het enige wat de overheid er in stopt, verder sparen mensen gewoon zelf. En in ruil daarvoor wordt de fiscale ondersteuning van betaald ouderschapsverlof afgeschaft, wordt de financieringsregeling loopbaanonderbreking afgeschaft én worden de huidige faciliteiten voor VUT en prepensioen afgeschaft. De fiscale ondersteuning van betaald ouderschapsverlof was echt iets fundamenteels. Natuurlijk kon het nog beter, maar de werkgevers konden tot 70% van het minimuminkomen via de belasting terugkrijgen van de overheid. Ik moet toegeven dat van de financieringsregeling loopbaanonderbreking weinig gebruik werd gemaakt, maar

dat had ook te maken met de ingewikkeldheid en de geringe bekendheid ervan. Zeker, de afschaffing van de faciliteiten voor VUT en prepensioen is een enorme hap. Door dit laatste heeft het kabinet het debat over de levensloop ernstig vervuild. Het lijkt nu bijna een keuze tussen “spitsuurverlichting” en prepensioen, dus een keuze tussen gezinnen en ouderen.

De voorgestelde levenslooptegeling is bovendien nauwelijks een verbetering van de bestaande fiscale verloopspaarregeling. Immers, nu kun je 10% sparen, maximaal 10 jaar lang. Het is weliswaar geen recht, maar dat wordt het straks ook niet. Het is dus afhankelijk van de werkgeversgunst. Al met al is het nauwelijks een verbetering.

Het verlichten van het spitsuur van het leven én een goed evenwicht tussen rusten en werken op latere leeftijd worden met de voorstellen van het kabinet iets voor de rijken; en dat kan niet de bedoeling zijn. Daarom hebben de FNV en vier politieke partijen, waaronder GroenLinks, afgelopen vrijdag voorstellen gedaan over hoe het wél moet en hoe het wél mogelijk is: een collectieve basisvoorziening waaraan iedereen meedoet en waarbij mensen gedurende hun leven 5 x 70% van het jaarinkomen kunnen sparen, en vervolgens opnemen. Dat zet tenminste zoden aan de dijk. Ik zal het voorstel niet uitgebreid herhalen, want ik neem aan dat de bewindslieden het hebben gelezen. Ik zie uit naar een reactie van beide bewindslieden op deze voorstellen.

Daarnaast blijft GroenLinks pleiten voor een collectieve verzekering voor langdurig zorgverlof voor een hulpbehoevende naaste. Een verzekering die bijvoorbeeld recht geeft op 70% van het minimumloon gedurende een half jaar. Wij willen dit zorgen namelijk niet op een hoop gooien met andere bestedingen van verlof, zoals voor studie, reizen of de zorg voor gezonde kinderen. Dit zijn immers eigen keuzes die bovendien van te voren zijn te plannen. Ook om emancipatieredenen is het belangrijk een aparte regeling te treffen voor langdurig zorgverlof.

Omdat mannen toch al moeilijk aan het zorgen te krijgen zijn, zeker als zij het zelf moeten betalen, is de kans groot dat vrouwen hun “levensloop” opmaken aan zorg en mannen aan studie en wereldreis, terwijl het officieel kabinetsbeleid is om mannen meer aan het zorgen te krijgen. Ik hoor hierop graag de reactie van de coördinerend emancipatieminister.

In de begroting wordt regelmatig gesproken over het vergroten van de mogelijkheden om arbeid en zorg te combineren. Daarbij gaat het echter louter om financieel-economische argumenten zoals vergroting van het arbeidsaanbod en het financieel economisch draagvlak en niet over het belang in termen van “levensgeluk”. Wil het kabinet erkennen dat er, ook los van bijvoorbeeld vergroting van het arbeidsaanbod, alle reden is om zich in te zetten voor een beter evenwicht tussen werken, zorgen, rusten en leren?

Ik kom nu op een aan levensloop gerelateerd onderwerp namelijk de economische zelfstandigheid van vrouwen. Op dit moment is slechts 38% van de vrouwen in Nederland economisch zelfstandig. Het doel van het kabinet is, net als van vorige kabinetten, dat dit oploopt tot 60% in 2006. In zes jaar tijd moet er dus een stijging van

22% worden bereikt. Hebben de bewindslieden enig idee hoe zij dat kunnen bereiken? In de begroting worden streefpercentages genoemd, maar ik er heb er eigenlijk maar twee min of meer concrete maatregelen kunnen vinden om die streefcijfers te halen. Ik noem dan de convenanten voor 50.000 herintreedsters en de convenanten met onderwijs en zorginstellingen om meer vrouwen te behouden en bijvoorbeeld niet te laten uitstromen in de WW. Hoe ver is het kabinet gevorderd met deze convenanten? Kan het echt niets anders verzinnen? Wordt economische zelfstandigheid inmiddels louter gedefinieerd via werk en niet langer via zelfstandige uitkeringsrechten? De uitkeringen worden immers, vanwege de vergroting van het arbeidsaanbod stelselmatig afgebroken. Overigens vind ik het opmerkelijk dat de woorden “arbeidsaanbod” en “arbeidsparticipatie” in de begroting door elkaar worden gebruikt alsof het synoniemen zijn. Ik wijs erop dat vergroting van het arbeidsaanbod niet automatisch leidt tot vergroting van de arbeidsparticipatie.

Wat doet het kabinet voor de economische zelfstandigheid van alleenstaande ouders in de bijstand? Als zij, bijvoorbeeld door weinig scholing, zijn aangewezen op werk op minimumloonniveau, moeten zij maar liefst 31 uur per week werken om boven de bijstand uit te komen. Dit halen zij, mede door zorgtaken, vrijwel nooit. Dus zitten zij jaren en jaren vast op bijstandsniveau. Wat vindt de staatssecretaris van het idee van een soort WIK, de Wet Inkomen Kunstenaars, maar dan voor alleenstaande ouders, zodat zij meer kans hebben om zich van dit bijstandsniveau op te werken? Ik hoor graag zijn reactie.

Wij spreken vanavond ook over de koopkracht. Mijn fractie had hieraan graag een apart debat gewijd. Overigens zei zelfs de minister dat hij zich verheugde op dit debat, waartoe eerder in deze Kamer was besloten. Helaas bleken de fracties van het CDA en de VVD daar op het “moment suprême” geen behoefte aan te hebben. Nog meer betreur ik echter het feit dat sommige fracties dit onderwerp zelfs niet belangrijk genoeg vinden om er vanavond over te spreken. Het is niet anders!

Inkomensbeleid dus! Het viel mij de afgelopen tijd op dat er steeds vaker ouderen van ver over de vijfenzestig reclamefolders rondbrengen. Ik zie deze ouderen steeds vaker met een boodschappen karretje van een supermarkt of een boodschappenwagentje op twee wieltes met folders door mijn wijk lopen. Aan de kleding en de haarverzorging is te zien dat zij nauwelijks een cent te makken hebben. Net toen mij dat begon op te vallen publiceerde het NIBUD een onderzoek, dat het verricht had in opdracht van de ouderenbonden.

Uit dit onderzoek blijkt dat dit jaar zo’n honderdduizend ouderen met alleen AOW er maar liefst 2,8% op achteruit gaan, onder meer als gevolg van de verhoging van de eigen bijdrage voor de thuiszorg, de bezuinigingen op de AWBZ en de bezuinigingen op de gezondheidszorg in het algemeen. De fractie van GroenLinks in de Tweede Kamer heeft naar aanleiding van dit onderzoek vragen gesteld. Het antwoord van minister De Geus daarop was kort en bondig: iedereen die het nodig heeft, kan een beroep doen op de bijzondere bijstand. Er is

volgens hem dus niets aan de hand. De bijzondere bijstand moet intussen wel erg vaak een oplossing bieden voor de brokken die dit kabinet heeft gemaakt! Bovendien is het budget voor de bijzondere bijstand ook nog eens met zo'n 25% gedaald, van 550 mln naar 410 mln.

Hoe weet de staatssecretaris dat dit budget voldoende is om de gemeenten tegemoet te laten komen aan de stijgende behoefte aan bijzondere bijstand? Het aantal aanvragen neemt immers toe, evenals de hoogte van de aanvragen. Volgens de gemeentelijke verordeningen hebben mensen hierop recht, maar dan moeten de gemeenten natuurlijk wel voldoende budget hebben. Hoe gaat hij dit monitoren en kan hij aangeven welk gedeelte van die 410 mln in de afgelopen vier maanden is uitgegeven?

Het kabinet heeft nieuwe bezuinigingen aangekondigd voor een bedrag van 2,7 mld euro. Een van de voorgestelde maatregelen is een verhoging van de AWBZ-premie. Deze premie wordt echter alleen over de laagste twee schijven geheven. Een verhoging van deze premie komt er dus op neer dat de lagere inkomens naar verhouding harder worden getroffen dan de hogere. Vindt de minister dit sociaal en rechtvaardig? Is het verder niet mogelijk om voor een andere maatregel te kiezen? Wat vindt hij als chef inkomens hiervan?

In de debatten over inkomensbeleid in deze Kamer is de zorgtoeslag al enige keren aan de orde gekomen. Deze toeslag moet voorkomen dat de lage inkomens er door de nominale premie op achteruitgaan als straks een nieuw basisstelsel in de zorg wordt ingevoerd. Is het waar dat het kabinet inmiddels voorstelt om deze toeslag te baseren op de gemiddelde nominale premie? Als dat waar is, zou dat namelijk betekenen dat de leden van de CDA-fractie zich eens goed achter de oren moeten krabben. Het CDA heeft immers steeds gepleit voor een zorgtoeslag die is gebaseerd op de totale kosten die iemand voor zijn gezondheidszorg moet maken, in verhouding tot zijn of haar inkomen. Met een dergelijke toeslag hoopte het CDA toch zeker veel van de ellende van de mensen met een laag inkomen goed te maken? Ik hoor graag een reactie van minister De Geus, als hoofdverantwoordelijke voor het inkomensbeleid, en als CDA'er.

Ik heb begrepen dat de staatssecretaris overlegt met DIVOSA over een neerwaartse bijstelling van het bijstandsbudget voor dit jaar met maar liefst 400 mln. Mijn collega Leijnse sprak hier ook al over. Op zichzelf is het niet onlogisch om het budget aan te passen als het aantal mensen met een bijstandsuitkering minder snel toeneemt dan het CPB afgelopen september voorspelde. Je kunt dat echter niet één op één doen op het moment dat het jaar al zo ver op streek is.

Ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris op dit punt. Is hij bereid om die aanpassing steeds met een gewinningstermijn van een half jaar te verrichten? Betekent zijn laatste actie ook dat hij zal bijplussen als het CPB te laag heeft ingeschat?

Ik kom op de motie die mijn fractie heeft ingediend bij het debat over de Wet werk en bijstand, en die ik toen, mede op verzoek van de PvdA, heb aangehouden. Ik kijk even in de richting van de voorzitter omdat het gebruikelijk is om pas in de tweede termijn moties in te dienen. Het gaat hier echter om een

aangehouden motie en ik zie aan de voorzitter dat ik daar kort wat over mag zeggen. De crux van deze motie is dat het kabinet er niet op voorhand van mag uitgaan dat de WWB zorgt voor een efficiencyeffect van 150 mln euro. Dat bedrag kan wel als inspanningsverplichting aan gemeenten worden opgelegd, maar nooit op voorhand als bezuiniging worden ingeboekt. Een eerste enquête van Divosa, na twee maanden WWB, leert dat het efficiencyeffect tot nu toe nog niet is opgetreden. Wat niet is, kan natuurlijk nog komen en als dat gebeurt, dan is dat mooi, maar het mag niet om een opgelegde en ingeboekte bezuiniging gaan.

*N

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie wil zich aan een beschouwing over het inkomensbeleid zeker niet onttrekken. Ik begrijp dus niet waar mevrouw De Rijk het vandaan haalt dat sommige fracties niet over het punt willen praten. Ook haar verslag van de gehouden commissievergadering verschilt met mijn beleving. Ik spreek echter liever over de inhoud.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): Ik ben blij dat u zich meteen aangesproken voelt, maar ik doelde niet op u.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Dan moet u zich wat helderder uitdrukken.

De CDA-fractie wil zich niet aan een beschouwing onttrekken, niet alleen omdat daarover een afspraak is gemaakt, maar evenzeer omdat zij de behoefte heeft, de in dit kader genomen maatregelen in de juiste context te plaatsen. Daartoe zal de CDA-fractie zich beperken, want over de definitieve uitkomsten van de diverse maatregelen voor de koopkrachtplaatjes valt thans nog weinig te zeggen. Wij hebben daarover overigens afspraken gemaakt, net zoals de Tweede Kamer.

Het ging in het debat van 16 december 2003 met name over de novelle als aanvulling op de reeds aangebrachte verbeteringen in de zesde nota van wijziging op het Belastingplan 2004 en de hierin opgenomen verzilveringsregeling. Sommige sprekers hebben zich toen niet onbetuigd gelaten in het uiten van scherpe kritiek, niet alleen op het kabinetsbeleid als zodanig, maar evenzeer op de CDA-fractie. Soms werd een voorstelling van zaken gedaan die onjuist was. Hierop past thans, in het bredere kader van het inkomensbeleid, een duidelijk weerwoord. De CDA-fractie is tot tweemaal toe de verkiezingen ingegaan met een programma dat gebaseerd was op een solide en daadkrachtig financieel beleid waartoe de krimpande economie noopte. Met dat programma werd ook ingespeeld op de toenemende vergrijzing met alle gevolgen van dien, in positieve en negatieve zin. Dat betekende dat aan een drietal met elkaar samenhangende doelstellingen concreet inhoud moest worden gegeven: het aflossen van de staatsschuld van het Rijk binnen één generatie, aanpassing van de overheidsuitgaven in combinatie met gerichte lastenverlichting en investeringen, alsmede toenemende arbeidsparticipatie van met name vrouwen, ouderen en

immigranten, en beperking van de instroom in de arbeidsongeschiktheidsregelingen.

Die doelstellingen hebben ook een plaats gekregen in het Hoofdlijnenakkoord van de huidige coalitie.

De begroting 2004 ligt in deze lijn, al moesten de beleidsmaatregelen nog ingrijpender zijn dan aanvankelijk was voorzien. Ze kunnen alleen maar worden begrepen tegen de achtergrond van de economische situatie van dat moment. Welnu, deze was en is uitermate somber. De eerste zin uit de Miljoenennota 2004 is dan ook terecht: "De Nederlandse economie maakt momenteel de sterkste inzinking sinds begin jaren tachtig door". Het is inderdaad een feit dat nu al drie jaar op een rij de economie nauwelijks groeit, de werkloosheid zeer snel stijgt en de budgettaire problemen van de overheid steeds groter worden. Wie uitgaat van een wederzijdse verantwoordelijkheid van en tussen de generaties - en dat doet de CDA-fractie - realiseert zich ten volle, dat een beleid van matiging over de gehele linie moet worden gevoerd. Anders schuiven wij de onbetaalde rekening door naar komende generaties, die dan worden opgescheept met structurele werkloosheid, blijvende economische problemen en ontspoorde overheidsfinanciën.

Wie zich afvraagt of het kabinet-Balkenende II niet een tikkeltje overdrijft en wijst op de economen die een beleid van minder bezuinigingen en meer investeringen voorstaan, verwijzen wij naar een op z'n minst onverdachte bron. De Europese Commissie is nog veel somberder over de Nederlandse economie dan het Centraal Planbureau. Nederland zal tot 2005 hekkensluis blijven in Europa. De Commissie voorspelde zelfs even een krimp van 0,9%, in tegenstelling tot voor kort het Centraal Planbureau, dat nog uitging van de nulgroei. De Europese Commissie wijst op de groeiende werkloosheid, de hogere pensioenpremies en op de steeds slechter wordende exportpositie, die mede het gevolg is van de loon- en prijsstijgingen. Er zijn ook andere, nog niet goed geanalyseerde oorzaken te noemen. Dat alles bij elkaar is een teken aan de wand. Kortom, in de economisch betere tijden hebben wij in Nederland onder een paars kabinet gezamenlijk te weinig gedaan aan tekortreductie en het versterken van de economie. Vanwege dit alles was de CDA-fractie zeer ingenomen met het sociaal akkoord tussen de sociale partners en de overheid. Alle partijen verdienen hiervoor een compliment. Het is zaak, binnen de grenzen van ieders verantwoordelijkheid, het sociaal akkoord te blijven koesteren.

Het kabinet-Balkenende II heeft in "Meedoen, meer werk, minder regels" de marsroute uitgezet. Die route is nodig om schuldaflissing voor de komende vergrijzing in zicht te houden en om aan de regels van het Stabiliteitspact te kunnen blijven doen. Wij hebben er begrip voor, dat dit thans nieuwe ingrepen noodzakelijk maakt, zeker ook in het licht van het Joint Employment Report 2004. Daarin worden de Nederlandse economische resultaten als slecht beoordeeld, onder meer in vergelijking met de rest van de Unie. In de Economische Voorjaarsprognoses 2004-2005 wordt weliswaar aangetoond dat de economische groei zich zowel in de eurozone als in de hele EU herstelt, maar de ontwikkeling van Nederland steekt toch schril af tegen de verbetering in een aantal andere EU-landen. Piketpaaltjes voor de

richting van de nieuwe ombuigingen zijn geslagen in de lijn van het beleid tot dusverre: de meest kwetsbare groepen zoveel mogelijk ontzien. In de woorden van het rapport van de CDA-commissie Inkomensbeleid:

"Huishoudens die het minste te besteden hebben, moeten het meeste worden ontzien". Uit de jongste berichten blijkt dat het kabinet-Balkenende II in dit opzicht aan onze verwachtingen voldoet. Met de commissie Inkomensbeleid is de CDA-fractie het ook eens dat de doelstellingen van een solidair inkomensbeleid met de huidige regelingen en instrumenten steeds moeilijker kunnen worden gerealiseerd. Het CDA heeft echter in het verkiezingsprogramma de contouren voor een nieuw inkomensbeleid reeds geschetst.

Nu eerst de feitelijke situatie, die op 16 december jongstleden met de aanvaarding van de novelle een voorlopige afronding kreeg. Ik loop dus niet om de feitelijke situatie heen, want ik kom er nu over te spreken. De CDA-fractie is het kabinet erkentelijk dat in de moeilijke situatie die toen was ontstaan, het middel van de categoriale regeling binnen de bijzondere bijstand mede als oplossing is aangegrepen. Het moet er immers om gaan dat de betrokken kwetsbare groepen, in dit geval de chronisch zieken en gehandicapten, zo snel en adequaat mogelijk zouden kunnen worden geholpen. Het beleid is hiervoor derhalve op een verantwoorde wijze aangepast. Ook tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Werk en bijstand is aan de categoriale regelingen reeds uitbreiding gegeven door op ons verzoek het overgangsregime voor categoriale bijzondere bijstand ten behoeve van chronisch zieken en gehandicapten te verlengen tot en met het jaar 2005. Zo zwart-wit als in december is gesteld en door een collega is gesuggereerd, ligt het dus niet.

De heer **Leijnse** (PvdA): Ik stel de poging van collega Van Leeuwen om het kabinet te hulp te schieten op prijs. Ik had ook niet anders van haar verwacht.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Nee, ik geef een eigen CDA-standpunt weer.

De heer **Leijnse** (PvdA): Men zal u dankbaar zijn, neem ik aan. Ik heb toch een vraag. U bent altijd vrij sterk tegen het hanteren van categoriale regelingen in de bijzondere bijstand geweest. De bijzondere bijstand was volgens u een puur individuele regeling en daar moest je geen categoriale regeling onder schuiven. Nu is dat in december, met goedkeuring van de CDA-fractie, wél gebeurd om een reparatie te plegen.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Niet met goedkeuring van, maar op voorstel van de CDA-fractie.

De heer **Leijnse** (PvdA): Overigens gebeurde dat in een beeld dat volkomen verkeerd was. Hoe kunt u volhouden dat dit op zich een goede maatregel was, maar voorbijgaan aan het feit dat daaronder in wezen volkomen verkeerd beleid lag, namelijk een volkomen scheef inkomensbeeld.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Dat is de zaak helemaal uit zijn verband trekken. Bij de wet Werk en bijstand

hebben wij gekozen voor het, zo mogelijk, afschaffen van de categoriale regelingen omdat er werd overgestapt op individueel maatwerk. Ook toen al hebben wij daarop een uitzondering gemaakt, want voor ouderen is de categoriale regeling gehandhaafd. Gelukkig waren wij het daarover in de Eerste Kamer allemaal eens. Tijdens een debat is vervolgens gezegd dat de categoriale bijzondere regeling gehandhaafd zou moeten worden tot en met 2005 voor de chronisch zieken en gehandicapten. Ook het hoofdlijnenakkoord gaat hiervan uit. Op 1 januari 2006 zal het nieuwe zorgstelsel er zijn.

Verder zegt de heer Leijnse dat er een scheef inkomensbeleid is gevoerd. Ik ontken niet dat uit de inkomensplaatjes andere resultaten naar voren zijn gekomen dan wij hadden verwacht. Wij waren niet de enige, want ook de Tweede Kamer heeft dat gezien. Ik herinner de heer Leijnse aan alle discussies rond de koopkrachtplaatjes in 1998 onder een andere minister. Ook toen al hadden wij van dit soort akkevietjes. Het siert het kabinet dat gepoogd is tot een fatsoenlijke oplossing te komen in de reparatiesfeer.

De heer **Leijnse** (PvdA): Dat is een ruiterlijk antwoord. Er lag dus een scheef beeld en dat moest worden gerepareerd.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Daar heb ik zelf ook mijn uiterste best voor gedaan.

De heer **Leijnse** (PvdA): Uw antwoord is in dat opzicht duidelijk en dat geef ik ook graag toe. U hebt zojuist gezegd dat u nieuwe aanwijzingen hebt dat de gepleegde reparatie effectief blijkt te zijn voor de groepen waar het om gaat. Wat zijn die aanwijzingen?

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ik heb geluiden gehoord van de werkvloer. Bovendien zie ik dat een groot aantal gemeenten op een heel goede manier omgaat met de invulling van de bijzondere bijstand. In het vervolg van mijn betoog zal ik hierover nog vragen stellen. Bovendien kom ik straks met getallen. Ik zal u dan laten zien dat onder het kabinet-Balkenende II een veel hoger bedrag beschikbaar is voor de bijzondere bijstand dan in het prachtige jaar 1996 onder Paars II. Ik vind dat wij ook een keer de goede beelden en de juiste cijfers moeten neerzetten. Ik heb het allemaal uitgezocht, dus ik kom daar nog op terug.

De heer **Leijnse** (PvdA): Neem mij niet kwalijk maar dat is appels met peren vergelijken! U zegt kunt niet zeggen dat er een fors bedrag extra in de bijzondere bijstand nodig geweest om een scheef beeld te repareren en dat er nu aanzienlijk meer aan de bijzondere bijstand wordt uitgegeven dan in de jaren van paars. Dat ligt nogal voor de hand, want toen was het inkomensbeeld een stuk beter, mevrouw Van Leeuwen.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Dat is niet waar! Zelfs in het jaar 2000 op het toppunt van de hoogconjunctuur was het percentage lage inkomens in de Nederlandse samenleving 11,6 en het is nu nog 11. Ik zal het later nog eens herhalen opdat het tot u doordringt, mijnheer Leijnse!

De heer **Leijnse** (PvdA): Het is op dit moment geen 11%, dat was in 2002. U spreekt over oude cijfers.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ontkent u dat in 2000 het percentage 11,6 was?

De heer **Leijnse** (PvdA): Bij het inkomensdebat in 2000 was het niet zo dat belangrijke categorieën er méér dan 1% op achteruitgingen. Daar ging het niet om.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Toen wij zagen dat er toch iets niet in orde was, hebben wij met elkaar de bereidheid getoond om tot reparatie te komen. De coalitiepartijen in de Tweede Kamer hebben daarbij het voortouw genomen. Er is afgesproken dat bij de voorjaarsnota bekeken wordt hoe die reparatie uiteindelijk heeft uitgewerkt. In de Tweede Kamer is de toezegging gedaan dat wij weer met elkaar aan de praat gaan als blijkt dat de uitkomsten van de reparatie niet zijn zoals afgesproken. Ik zal dadelijk uitleggen hoe dat komt. Er is natuurlijk niets zo moeilijk als de koopkrachtplaatjes. Dat was overigens ook het geval onder het kabinet Kok-2. Ik ontken dat niet. Ik probeer de zaken altijd objectief weer te geven. Er is sprake van een zeer moeilijke situatie, ook op het lokale niveau, waardoor het moeilijk is greep te krijgen op de juiste koopkrachtplaatjes.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): Mevrouw Van Leeuwen zei zojuist: als uit de voorjaarsnota blijkt dat de koopkrachtplaatjes toch weer tegenvallen, gaan wij daarover aan de praat.

Omdat er in deze Kamer nogal vaak misverstanden ontstaan over de vraag wie onder “wij” verstaan worden en wanneer wij aan de praat gaan, vraag ik mevrouw Van Leeuwen om helderheid in dezen. Als de koopkrachtplaatjes inderdaad tegenvallen, gaan wij dan als Eerste Kamer daarover een debat voeren? Bedoelt zij dat te zeggen?

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Met wij bedoel ik de CDA-fractie en die zal zoals gebruikelijk hierbij graag het voortouw geven aan de CDA-fractie in de Tweede Kamer. Die zal er bovenop zitten naar mijn overtuiging.

Ik ga verder met mijn betoog, mevrouw de voorzitter. Hiernaast blijft uiteraard het individuele maatwerk centraal staan. Wij juichen dit toe, hoewel af en toe bij mij de twijfel toeslaat of alle gemeenten hun verantwoordelijkheid zullen kunnen en willen waarmaken. Dat zal bij de evaluatie moeten blijken. Of zijn wij nu te somber? De staatssecretaris heeft zich een goed beeld gevormd van wat er in de gemeenten aan de hand is. Ik zou daarover graag wat meer weten.

De CDA-fractie was in zekere zin aangenaam verrast door de uitkomsten van de in de regio Zuid uitgevoerde enquête over de implementatie van de Wet werk en bijstand, al waren er ook teleurstellende resultaten en bepaalde knelpunten. Hoe beoordeelt de staatssecretaris deze uitkomsten, ook in het licht van de monitor van Sociale Zaken en Werkgelegenheid? Wij nodigen de bewindslieden eveneens uit, nader in te gaan op de dezer dagen gepubliceerde cijfers van het Centraal bureau voor de statistiek. De cijfers zijn

bemoedigend. Ik wijs bijvoorbeeld op de afvlakkende groei van het aantal WW-uitkeringen van 8000 in het eerste halfjaar van 2003 naar 6000 in het tweede halfjaar, ook al is er in 2003 nog wel sprake van een groei van het aantal bijstandsuitkeringen. Deze is echter minder sterk dan verwacht. Samen met die lagere groei biedt dit eveneens perspectief voor de gemeenten.

Of is hier bij de CDA-fractie de wens de vader van de gedachte? Een soort dark room, waarover Divosa spreekt, moet worden voorkomen. Trouwens, van 2003 naar 2004 is er weer sprake van een forse stijging. Gemiddeld zijn er nu elke maand 14.000 mensen meer zonder werk.

Desalniettemin, zo heb ik in de stukken aangetroffen, was er volgens de woordvoerder van het CPB geen reden om de prognoses bij te stellen. Er is namelijk sprake van een meevallende ontwikkeling van de werkgelegenheid. Delen de bewindslieden deze visie? Mogen wij voorts aannemen dat de neerwaartse bijstelling waarover ook mevrouw De Rijk sprak, de neerwaartse bijstelling van het bijstandsbudget, in relatie tot de verbetering van het objectief verdeelmodel zal worden behandeld? Wij komen daarover op korte termijn nog met elkaar te spreken, inclusief over de hierbij behorende systematiek.

Opvallend tijdens het decemberdebat was trouwens ook dat bij voortduring werd teruggekomen op de bezuiniging van 150 mln euro in 2004 op de bijzondere bijstand. De problematiek van de individuele gemeenten erkennende heb ik hierop bij de behandeling van het wetsvoorstel toch niet te veel nadruk willen leggen. Immers, de geschiedenis van de bijzondere bijstand had mij toen al andere feiten opgeleverd, feiten die sindsdien alleen maar bevestigd zijn. In dit verband wil ik graag verwijzen naar de schriftelijke antwoorden bij de voorbereiding van de behandeling van de begroting van Sociale Zaken en Werkgelegenheid: 29200-XV, stuk nr. 12, pag. 43. De conclusie was dat er 150 mln euro kón worden uitgenomen om toch nog een niveau per bijstandsgerechtigde te bereiken vergelijkbaar met dat van midden jaren negentig, de jaren waarin het economisch nog goed ging! Om het nog scherper te stellen: in 1996 waren er 498.000 bijstandsgerechtigden en was er een budget voor de bijzondere bijstand van 223 mln. Voor 2004 is er voor de geraamde 428.000 bijstandsgerechtigden 291 mln beschikbaar. Dat betekent 448 euro per persoon toen tegen 680 euro nu. Zonder enige compenserende maatregelen is zo'n 230 euro per persoon meer beschikbaar.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): Bent u zich ervan bewust dat de bijzondere bijstand niet alleen bedoeld is voor bijstandsgerechtigden?

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Juist. Dat was toen zo en dat is nu zo.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): Maar vanwege de vergrijzing zijn er misschien heel veel ouderen bijgekomen die ook een beroep doen op de bijzondere bijstand.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Nee, dat blijkt niet uit de cijfers.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): In ieder geval kunt u op grond van deze cijfers niet aantonen dat er voor de bijzondere bijstand een groter budget beschikbaar is gekomen. Er is, uit mijn hoofd, 150 mln op bezuinigd.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ik toon u nu juist aan dat in de oude stukken heel goed is aangegeven dat die 150 mln euro kon worden uitgenomen. Ik heb daar destijds geen punt van gemaakt. Er waren wel veel andere punten in het kader van de Bijstandswet aan de orde. Ik heb alles heel nauwkeurig uitgezocht en gebleken is dat zich een daling van het aantal bijstandsgerechtigden heeft voorgedaan. Het aantal bijstandsgerechtigden zal nu wel weer oplopen. Daarom moeten wij nadrukkelijk aandacht besteden aan de verbeteringen in het inkomensdeel. Op dat punt hebben wij ook toezeggingen gekregen. Echter, ik vind dat je niet moord en brand moet schreeuwen zonder de feiten goed weer te geven. Ik constateer alleen dat zonder alle compenserende maatregelen er ruim 60 mln meer was, dus gemiddeld die 200 mln. Dat heb ik uitgerekend. U kunt dit er zelf op na lezen in de antwoorden. Ik wil hier een keer de feiten voor zichzelf laten spreken.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): U spreekt alleen over de aantallen en dan ook nog alleen over het aantal bijstandsgerechtigden. Echter, het bedrag waarom mensen vragen loopt op. In het kader van de AWBZ-bezuiniging wordt ook naar de bijzondere bijstand verwezen.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Dan kom ik te spreken over de reparaties. Eerst heb ik gewezen op wat in de begroting voor 2004 stond toen wij aan alle discussies nog moesten beginnen. Vervolgens maak ik het sommetje en dan zeg ik: er is hier een aantal opmerkingen gemaakt die mij bezeerd hebben. Er is gepoogd om op een verantwoorde manier het sociale beleid invulling te geven. Dan moet je recht doen aan de feiten. Wat hebben wij vervolgens namelijk gedaan? Welke maatregelen heeft het kabinet genomen om een goed koopkrachtplaatje te krijgen?

De heer **Leijnse** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Voordat mevrouw Van Leeuwen aan dit punt begint, wil ik haar graag nog een vraag stellen. Zij maakte zojuist de vergelijking met 1996. Kan zij ook de vergelijking maken met 2002? Dat zou de overgang van het ene kabinet naar het andere aardig in kaart brengen.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ik wil dat graag een keer doen. Ik heb nu echter de begrotingsstukken nagetrokken. Daarin stond deze vraag met dit antwoord. Ik vind het zuiver om het dan zo na te geven. Misschien kunnen we dat samen nog eens doen. We moeten proberen elkaar recht te doen in onze beweegredenen en de wijze waarop we naar het sociale beleid kijken en tot invullingen komen. Wat is er vervolgens gebeurd? Er is 80 mln bijgekomen, 50 mln als gevolg van het amendement van mevrouw Verburg en vervolgens 30 mln extra van het kabinet. Ik laat de 20 mln van het bedrijfsleven nu even buiten beschouwing. Anderen hebben daar evenals ik hun erkentelijkheid voor uitgesproken. Niemand zal de CDA-fractie horen zeggen dat er dan geen problemen kunnen

ontstaan voor individuele chronisch zieken, gehandicapten en ouderen. Maar het kabinet is, weliswaar onder de nodige druk vanuit het parlement, gekomen tot een beleid dat naar onze overtuiging op dit moment de toets van de redelijke kritiek en objectieve kritiek kan doorstaan. Bovendien ligt er een toezegging aan de Tweede Kamer. Er ligt een motie Van der Vlies om binnen de vastgestelde kaders en bandbreedte te zijner tijd zo nodig niet beoogde effecten voor groepen opnieuw te repareren. Wij hebben nooit individuele koopkrachtgarantie gegeven. Ook de heer Balkenende heeft dat in dit huis niet gedaan op vragen van mijn fractievoorzitter. Wanneer iedereen echter zijn verantwoordelijkheid neemt, dan zou dat naar het gevoel van de CDA-fractie niet het geval behoeven te zijn. Ik concludeer dat het kabinet, alles bij elkaar nemend, forse aanvullende bedragen beschikbaar heeft gesteld, namelijk 111 mln -- 80 mln + 31 mln -- naast of liever bovenop de eerdere tegemoetkomingen tot een bedrag van 304 mln structureel in 2007.

De diverse maatregelen in de fiscale sfeer zijn door collega Essers op 16 december j.l. exact weergegeven en hij heeft hiervoor terecht lof toegezwaaid aan het kabinet. Nogmaals, ik had er behoefte aan de feiten te laten spreken. Ik zal verder volop meedenken over de wijze waarop we ons in de toekomst moeten bekommeren om de mensen aan de onderkant.

Voorzitter. Ik wil ook nog een opmerking maken over de Armoedemonitor. Daar kan hetzelfde verhaal opgeld doen. Ik heb het bij interruptie al even gezegd. De monitor verscheen vlak nadat alle koopkrachtplaatjes waren uitgebracht. Ik ben daar toen ook van geschrokken. Ik ben de monitor toen van A tot Z gaan lezen en ik ben gaan vergelijken. Ik ontken niet dat de armoede in Nederland in het afgelopen jaar voor het eerst sinds enkele jaren weer is toegenomen. Vergeten wordt echter dat er in de jaren negentig sprake was van een veel hoger percentage huishoudens met lage inkomens dan in 2003. Dat is de grote zorg van de CDA-fractie. Wij hebben zeer veel gesproken over de chronisch zieken, de gehandicapten en de ouderen. Als je de Armoedemonitor goed bestudeert, dan zie je dat vele gezinnen met kinderen ongelooflijk in de knel zitten, zelfs ook in het jaar 2000. Dat is nu niet minder geworden. Wij willen die schrijnende situatie ook bezien. Ik wil namens onze fractie dan ook aan de bewindslieden vragen hoe zij in de nabije toekomst een verdere terugval denken te voorkomen, opdat de Armoedemonitor in 2004 weer een beter beeld krijgt.

Voorzitter. Het is mij opgevallen dat het in het jaar 2000 ongemeen rustig is gebleven, terwijl tijdens het debat regelmatig interrupties zijn gedaan die vooruitgrepen op wat het CDA bezig is te doen, namelijk om een nieuw sociaal en solidair inkomensbeleid inhoud te geven. Dat is de weg van het heffen naar draagkracht. Dat is in ons verkiezingsprogramma beschreven en nu weer in het rapport van de commissie Inkomensbeleid. Heffen naar draagkracht doelt op een stelsel dat de lasten van de huishoudens voor de kosten van kinderen, wonen en zorg aan een maximum bindt.

De CDA-fractie spreekt ook nu de verwachting uit dat de vormgeving hiervan in de fiscaliteit spoedig gestalte krijgt, in ieder geval per 1 januari 2006. Een

dergelijk stelsel gaat uit van de primaire verantwoordelijkheid van de rijksoverheid voor het inkomensbeleid, waardoor ook de ongelijkheid als gevolg van de verschillen op lokaal niveau wordt tegengegaan. Die ongelijkheid maakt het rond krijgen van de koopkrachtplaatjes thans zo ingewikkeld. Helaas, mijnheer Leijne, zullen wij daar nog een jaar mee moeten leven.

Voorzitter. Ook bij de sociale zekerheid heeft het CDA gewerkt aan de hoogst noodzakelijke vernieuwing. Hier en daar wordt daar wel wat op afgedongen. Een omslag van nazorg naar voorzorg maken geef je in enkele regels weer, maar het is een majeure operatie. Daar hebben wij vanavond bij het levensloopstelsel ook over gesproken. Als wij dat allemaal samen inhoud geven, kan de solidariteit tussen de generaties op eigentijdse wijze gestalte krijgen.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): Mevrouw Van Leeuwen sprak al even over de zorgtoeslag, zonder daarop verder in te gaan.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Daar kom ik nog op. Ik wil eerst dit verhaal afronden. Als mevrouw De Rijk nog even wil wachten, zeg ik zo hoe ik daarover denk.

In het debat van 16 december zijn daar naar mijn overtuiging enkele onheuse interrupties over geplaatst. Toen ging het over de novelle. De fractie van het CDA heeft dat nooit op één hoop gegooid. In het Hoofdelijnenakkoord staat nadrukkelijk dat de zorgtoeslag er komt in samenhang met de nieuwe zorgverzekeringswet, en wel per 1 januari 2006. Ik heb het nooit anders gezegd. Daar koersen wij op af. De jaren 2004 en 2005 zijn dus ook naar het gevoel van de fractie van het CDA heel moeilijke overgangsjaren, maar daar moeten wij doorheen. De zorgverzekeringswet komt er en wij gaan ervan uit dat het stelsel van de zorgtoeslag in samenhang daarmee wordt geïntroduceerd.

Mevrouw **De Rijk** (GroenLinks): Mijn vraag gaat niet over de jaren 2004 en 2005. Mijn vraag is wat de CDA-fractie onder die zorgtoeslag verstaat. In mijn eerste termijn heb ik de veronderstelling geuit dat het CDA daaronder verstaat dat alle kosten die mensen voor de gezondheidszorg maken, worden gecompenseerd in relatie tot hun inkomen. Is dat juist? Of is het CDA tevreden met wat het kabinet nu lijkt te gaan doen, namelijk alleen een compensatie bieden voor de gemiddelde nominale premie?

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ik heb het gevoel dat mevrouw De Rijk een aantal zaken door elkaar klutst.

In ons programma heeft de zorgtoeslag betrekking op de standaardpakketpolis, op de nieuwe standaardpolis. Dat betreft dus niet alle zorgkosten. Ik zeg dit even omdat mevrouw De Rijk mij anders straks verwijt dat ik het niet goed geschilderd heb. Daarnaast heb je nog allerlei aanvullende verzekeringen en wat dies meer zij. Natuurlijk moet berekend worden wat de gemiddelde nominale premies zijn. Het CDA-programma ging nog uit van nominale premie over de hele linie, naar analogie van het standpunt van werkgevers en van alle werknemersorganisaties binnen de SER. Ons programma heeft daar op dezelfde wijze op ingestoken. Het kabinet

biedt nu een heel andere oplossing aan. Ik wil eerst graag zien wat het kabinet straks voorstelt. We kennen de contouren. Daarbij wordt nu toch weer een stuk procentuele premie gehandhaafd. Overigens moet deze door de werkgevers worden betaald. De nominale premie zal dus betrekking hebben op de standaardpolis, op de komende standaardverzekering. Naar mijn overtuiging moet je dat wel haast baseren op de gemiddelde normkosten. Een systeem moet ook uitvoerbaar en uitrekenbaar zijn. Ik dacht dat mevrouw De Rijk mij zou vragen aan welk percentage aan CDA denkt. Het CDA heeft in de verschillende rapporten percentages ingevuld als een gedachte, onder andere voor de zorg 10%. Wij moeten natuurlijk nog zien waar het kabinet mee komt. Daarna zullen wij hierover discussie voeren. Ik ben ontiegelijk blij dat het kabinet dat in deze coalitie heeft opgenomen in het Hoofdlijnenakkoord.

De heer **Leijnse** (PvdA): Ik wil nog even een feitelijke vraag over het plan inzake de inkomensafhankelijke toeslagen stellen. Het zit toch als volgt. De zorgkosten zouden worden genominaliseerd, volledig, over de hele linie. Vervolgens zou er een toeslag komen, zodanig dat het percentage van het netto-inkomen dat aan zorg wordt besteed, niet boven een bepaald niveau komt. Ik noem bijvoorbeeld 10%. Dat is dus ongeveer de maatstaf waar u van uitgaat. Dan kunnen er vervolgens allerlei technische versleutelingen plaatsvinden, maar dit is ongeveer het niveau waarvan u dan uitgaat. Dat betekent dat mensen nooit meer dan 10% van hun bruto-inkomen aan zorg zouden kunnen besteden.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ik houd mij even aan mijn program. Dat wordt daarin niet zo duidelijk uitgesproken. U hebt een bepaalde vertaling gemaakt en daar wil ik even de vinger bij leggen. Het maakt natuurlijk een belangrijk verschil of wij over bruto of over netto praten. U hebt natuurlijk een klein beetje naar de bekende weg gevraagd, want u kent alle stukken die bij het hoofdlijnenakkoord waren gevoegd. U hebt ook de hele doorrekening van het CPB gezien. U weet dus ook waar ongeveer van uitgegaan wordt. Ik ben zo eerlijk om op dit moment te erkennen dat wij in een veel moeilijker tijd met veel sterker oplopende zorgkosten dan eenieder van ons had verondersteld, moeten proberen dit uit te voeren. Daar zullen nog wel wat rekensommen overheen gaan. Maar daar zie ik niet tegenop. Ik vind de intentie dusdanig goed dat ik zeg: het is een weg waarlangs wij op een meer rechtvaardige wijze de zorgkosten in Nederland kunnen gaan verdelen.

De heer **Leijnse** (PvdA): Voorzitter. Ik waardeer de eerlijkheid van mevrouw Van Leeuwen. Moet ik nu concluderen dat zij, gegeven de stand van het debat, nog steeds staat bij die maatstaf van ongeveer 10% van het bruto-inkomen als maximum van de zorgkosten die iemand kan besteden?

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Ja, ik zit wel tussen de 8 en de 10%.
De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Het debat zal morgenochtend om ongeveer 11.00 uur worden hervat nadat de eerste termijn van de Kamer over het wetsvoorstel Wijziging van de Telecommunicatiewet heeft plaatsgevonden.
**

De vergadering wordt vijf minuten geschorst.

*B

!V&W/Infrastructuurfonds!

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (29200 XII)**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat voor het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (29200 A)**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik heet van harte welkom de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Ik heb begrepen dat zij beiden, even los van de algemene beschouwingen, het voorrecht hebben om hier voor het eerst in deze Kamer te vertoeven.

Van harte welkom, dames, maar het woord is en blijft toch eerst aan deze Kamer. Daarom geef ik nu het woord aan de heer Eigeman voor zijn maidenspeech.

***N

De heer **Eigeman** (PvdA): Voorzitter. Het motto dat ik boven deze maidenspeech heb gezet is:

Hoop is ergens voor werken,

Omdat het goed is, niet alleen

Omdat het kans van slagen heeft.

Ik begin met zo'n persoonlijk motto, omdat ik vind dat in de politieke professie van vandaag techniek, procedures en protocol overheersen. Ik denk dat het goed is om bij tijd en wijle aandacht te besteden aan zaken als perspectief, inspiratie en het gevoel geven aan mensen dat het ergens over gaat. Burgers moeten zich kunnen herkennen. Wij kunnen op die manier iets van herkenning reproduceren in dit huis. Vandaar dat ik heb gekozen voor het motto:

Hoop is ergens voor werken,

Omdat het goed is, niet alleen

Omdat het kans van slagen heeft.

Dit motto is van Vaclav Havel.

Mevrouw de voorzitter. De bewindslieden van V&W zitten op goud. Bedoelen wij dan hun budget? Ruim 6 miljard euro, dat is een belangrijk gegeven, maar niet doorslaggevend. Hebben wij het over de organisatie van Verkeer en Waterstaat? Dat helpt ook, de bewindslieden staan in een rijke traditie van ontwerpen, maken en beheren. De Partij van de Arbeid-fractie wil als het gaat om het exploiteren van die goudmijn vooral duiden op de sector: de bedrijven, de medeoverheid en de burgers. De begroting van de V&W is doortrokken van woorden die erop duiden dat de minister en de staatssecretaris weet hebben van die rijkdom. Echter, het ontbreekt aan de toverformule. Hoe de mijn te ontsluiten? Om het in

economische termen te zeggen: waar vinden wij in de aanpak van deze bewindslieden de multiplier? Waar sluiten zij aan op het innovatief, het ontwikkelend vermogen van de sector?

In de regio Gorinchem is een mooi initiatief van gemeenten en bedrijfsleven: het Dubbeldekkerproject, een nieuwe verbinding over de Merwede, een verbinding in twee lagen. Bedrijven en lagere overheid steken hun nek uit. Doen de bewindslieden mee? De V&W-organisatie aarzelt, het project past niet in de planning, wijkt af in beheersvorm, maar lost wel een majeur probleem op uit de top 3 van de files. Het sluit bovendien aan op het eigen krachtig appèl van de bewindslieden in hun Beleidsagenda "om mee te helpen aan de aanpak van die problemen". Bovendien is er een prachtkans om te schakelen tussen verschillende onderdelen in de begroting van Verkeer en Waterstaat. In het kader van Ruimte voor de Rivier start binnenkort de planologische kernbeslissing. De staatssecretaris moet een oplossing vinden voor het knelpunt van de "landhoofden" van de bestaande brug over de Merwede, ziedaar. Zij kan nog werk met werk maken ook! Gaat zij mee in maatschappelijke creativiteit en gaat zij voor resultaat of laten zij en de minister het bij de keur aan voornemens, onderzoeken en voorbereiding van proefnemingen waarmee hun begroting zo rijk gevuld is? Hoe maakt het kabinet, hoe maken de bewindslieden op dit beleidsveld hun verantwoordelijkheid waar? Zijn de bewindslieden bereid in de planning van het MIT te schuiven om maatschappelijk initiatief te honoreren met als concreet voorbeeld het Dubbeldekkerproject?

Zoeken de minister en de staatssecretaris Europa op is een volgende belangrijke vraag voor de Partij van de Arbeid-fractie. Onze eerste ervaring met deze Kamer in nieuwe samenstelling is niet bemoedigend. De Kaderrichtlijn Water had op 22 december 2003 een Nederlandse vertaling moeten hebben. De begroting is er nog optimistisch over, maar wij weten inmiddels beter. Wij beschikken over een overzicht van regelgeving uit Brussel, die om vertaling vraagt, maar willen de bewindslieden ook duiden wat de urgentie is? Belangrijker nog: wij willen dat de minister en de staatssecretaris de Kamer inzage geven in regelgeving die nu wordt voorbereid en waarop Nederland invloed kan uitoefenen, zodat specifieke voorwaarden en omstandigheden worden meegewogen. De Kaderrichtlijn Water heeft ons geleerd dat Nederland in de voorbereiding onvoldoende alert geweest is om "eigen" bijzondere omstandigheden in te brengen.

Het Alterrapport toont aan dat nauwelijks acht geslagen is op het gegeven dat onze historie een ander referentiekader biedt dan hoger gelegen gebieden in Europa. Ik wil een kritische vraag stellen over de procesaanpak: kan de staatssecretaris aangeven hoe het mogelijk is dat op de valreep een belangwekkend rapport (het Alterrapport) verscheen zonder dat daarvan melding was gemaakt in de aanloop naar 22 december 2003, de datum waarop de richtlijn geïmplementeerd had moeten zijn. Voor ons is het een symptoom van het gebrek aan geïntegreerd beleid. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij dit in de toekomst denkt te voorkomen?

Wij zullen ongetwijfeld nog over de Kaderrichtlijn water en het Alterrapport spreken en de inhoud ervan laat ik voor dit moment liggen op een punt na. Onlangs zei de staatssecretaris dat zij in de nadere aanpak de landbouw wil ontzien. Mijn fractie vindt het niet verstandig om nu al dit schot voor de boeg te geven. Hoe verhoudt die opvatting van de staatssecretaris zich met bijvoorbeeld het belang van milieukwaliteit? Is het niet zaak dat de sectoren eisen aan elkaar stellen en op die basis tot een werkbare aanpak komen voor de implementatie van de Kaderrichtlijn water.

Welke visie hebben de bewindslieden op het gebruik van internationale contacten bij het ontwikkelen van nieuwe kennis? Het valt mij als voorzitter van de commissie Leefmilieu en energie van de Beneluxraad op dat er interessante initiatieven zijn om samen te werken bijvoorbeeld bij de aanpak van de ring Antwerpen. Die initiatieven krijgen echter weinig aandacht. Is de regering bereid om daar meer werk van te maken en van benchmarking in Beneluxverband, leren van onderop?

Waarom is het belangrijk dat het sturend vermogen werkt en dat we effectief gebruik maken van Europese samenwerkingsrelaties? Namens de Partij van de Arbeid zal ik aandacht schenken aan een aantal essentiële opgaven. Voor ons staat voor de vraag voorop op welke wijze deze bewindslieden hun krachten zullen inzetten voor duurzame oplossingen. Zij zitten op goud en de wijze waarop zij dat inzetten, zullen wij mede beoordelen op de effecten voor duurzame ontwikkeling, op de vraag of er sprake is van innovatieve bijdragen aan behoud van milieu en aan het sparen ruimte, van grondstoffen en van energie. Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de activiteiten van het ministerie, heeft invloed op de gezondheid en de veiligheid van mensen en op de fysieke condities van stad en land. Zij leveren een bijdrage aan economische ontwikkeling, maar ook aan de kansen van mensen om mee te doen.

Onze boodschap is dat er dwars door de rijkskokers heen meerwaarde te verkrijgen is. Onderschrijven de bewindslieden het belang van die boodschap en zijn er terreinen waarop dit reeds is gebeurd? Welke bijdrage levert bijvoorbeeld Rijkswaterstaat hieraan? Hoe sturen zij die machtige kennisbank zo aan dat integrale, multidisciplinaire oplossingen tot stand komen? Misschien is het de ruis van een voormalig gemeentebestuurder, maar het is mijns inziens de grootste zwakte van het bestuurlijk bestel op rijksniveau dat een integraal rijksbeleid ontbreekt. De natuurlijke reflex van de verschillende rijksorganisaties is om het vooral zelf, binnen de eigen technische kaders, op te pakken, overigens met de beste bedoelingen van het eigen vakgebied. Het is een bestuurlijke uitdaging voor de bewindslieden om dit te doorbreken.

Het voornemen van het kabinet om de nota Ruimte, de nota Mobiliteit en de voornemens voor een vitaal platteland samen op te pakken, heeft de hartelijke steun van mijn fractie. Als wij echter kennis nemen van de begroting en bijvoorbeeld onder de kop "Stil en schoon vervoer" een reeks nuttige -- dat wel -- onderzoeken tegenkomen en voornemens om te stimuleren en zelfs een pilot, bekruipt ons wel de vraag waar de samenhang kan worden gevonden. Veiligheid, water en mobiliteit zijn

belangrijke prestatievelden voor Verkeer en Waterstaat. Zij staan niet op zichzelf. Hoe wordt bijgedragen aan duurzame ontwikkeling, versterking van het innovatief vermogen en verbetering van de integrale aanpak?

Duurzaam is niet alleen een onderwerp voor economische hoogtij, een soort maatschappelijke luxe, maar een investering in de toekomst. Mijn fractie wil hieraan in de komende tijd nadrukkelijk meer aandacht besteden, ook kabinetsbreed. Wij willen nu scherper zicht op het rendement van de inzet van de middelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in termen van duurzaamheid. Willen de minister en de staatssecretaris ons inzage geven in dat rendement: waar dringen zij de milieubelasting terug, waar en hoe sparen zij ruimte? Willen zij toezeggen om dit inzicht te bieden?

Op een lijn met duurzaamheid staat het thema veiligheid. Veiligheid in vervoersmiddelen, veiligheid van vervoersmiddelen en veiligheid in omgeving (havens, stations e.d.). De aanslagen in Madrid hebben opnieuw aangetoond dat onze westerse samenleving kwetsbaar is. Ook hier moet worden gekozen voor een aanpak met een combinatie van "partnership" en sturen. Burgers en bedrijven mogen van de overheid vragen om de grootst mogelijke zekerheid en om garanties.

Dit huis is juist de plek om vragen te stellen hoe ver dit gaat. In de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt op bladzijde 83 gesteld: "De sturingsfilosofie en de managementaandacht ten aanzien van veiligheid in de spoorsector gaat uit van de gedachte dat elke dode er een teveel is." Dat klinkt heel nobel en heel direct, het belooft ook veel, maar maken wij het waar? Er is mijns inziens sprake van een kennisparadox. Hoe meer wij weten, hoe onzekerder wij worden. Wij vinden een discussie over veiligheidsnormen en risicoacceptatie noodzakelijk en willen daarover de discussie aangaan. Dat wordt een lastige politieke discussie, die echter wel noodzakelijk is, omdat er anders geen grenzen worden getrokken. Stimuleer het publieke debat, doe zelf mee en maak je kwetsbaar!

Het politieke bedrijf is niet vrijblijvend, want de publieke zaak vereist mensen die perspectief durven te schetsen en het risico durven nemen dat ze worden tegengesproken. Sterker nog: democratische politiek en democratische bestuurders zijn op zoek naar tegenspraak. Omdat het goed en zinvol is, ga je het gesprek aan en probeer je de toekomst te duiden. Daarbij laat je je bijstaan door de burger in zijn eindeloze verschijningsvormen en sta je de burger bij. Laat je niet bij voortduring regeren door de macht van het getal, het ritme van het horloge en de terreur van het imago. Hoeveel geld zijn wij bereid om hierin te investeren en hoe verhoudt zich dat tot andere beslissingen, bijvoorbeeld over bereikbaarheid en toegankelijkheid? Staatssecretaris Van Geel heeft enige maanden geleden een poging gedaan, het debat hierover te openen. Het is echter wonderlijk stil gebleven.

Het is naar het oordeel van de PvdA-fractie noodzakelijk om de grenzen van het bestuurlijk bereik te verkennen, juist ook om de geloofwaardigheid van het openbare bestuur overeind te houden. Opnieuw noem ik staatssecretaris Van Geel, omdat hij deze week de discussie over de belasting van dieselmotoren in grootstedelijke gebieden heeft aangekaart. Dat is een

discussie die alleen effect kan hebben als wij het maatschappelijk debat over grenzen echt durven te voeren. Het is een keuze tussen meer geld voor het terugdringen van het aantal van 5000 doden door diesel en meer geld voor verkeersveiligheid.

De overheid moet zich tot het uiterste inspannen om rampen en zware ongevallen te voorkomen, maar moet ook zo eerlijk zijn om burgers op het uur U aan te geven dat dit "uiterste" ook wordt bepaald door de acceptatie van regels en het geld dat wij daarvoor beschikbaar kunnen en willen stellen. Delen de bewindslieden mijn opvatting dat aan het beheersen van risico's en het voeren van adequaat veiligheidsbeleid grenzen te stellen zijn? Kunnen zij hun eigen grenzen aangeven en meer in het bijzonder hoever zij willen gaan met het geven van veiligheidsgaranties? Zijn zij verder bereid om burgers bij deze discussie te betrekken? Mijn fractie zou graag zien dat u publiekelijk stelling neemt in het debat over de spanning tussen enerzijds het individu dat steeds meer ruimte voor risico wil -- zie de vermaaksindustrie en het gewaagd toerisme -- en anderzijds collectief steeds meer zekerheid eist.

Schiphol is in meer dan één opzicht cruciaal. Het is in feite een meervoudige gordiaanse knoop. Er is de knoop van het deskundigheidsdenken. Hoe gaan wij om met de kenniswapenwedloop en de stoet van deskundigen, die zich heeft verbonden met de verschillende kampen? Maar er is ook de knoop van het leefbaarheidsdenken: jouw werkgelegenheid verpest mijn nachtrust en bezorgt mijn collega haar vakantieplezier. En dan de knoop der knopen, die van het geloofwaardig overheidsoptreden: er zijn normen gesteld, zijn die te handhaven? Hoe combineren wij economische ontwikkeling en behouden wij tegelijkertijd de normen die nodig zijn om de milieubelasting in de hand te houden?

Wij hebben in het kennismakingsgesprek met de bewindslieden reeds aangekondigd dat wij helderheid willen krijgen over de motie-Baarda. Bewaakt men bijvoorbeeld daadwerkelijk het buitengebied, conform de PKB '95, zoals aangegeven in de Handelingen waarin de behandeling van de motie-Baarda is vastgelegd? Overigens is ook bij de uitvoering van deze motie de geloofwaardigheid van de overheid in het geding.

Belangrijker nog vindt mijn fractie het dat in 2005 bij de evaluatie van de gewijzigde Luchtvaartwet een betere relatie met medeoverheden en groepen van actieve burgers is ontstaan. Die evaluatie krijgt meerwaarde, wanneer u bereid bent te investeren in een steviger draagvlak. Dat kost tijd en aandacht en vergt inspanningen van het ministerie. Zo zal moeten worden nagegaan of oplossingen die van onderop komen, bruikbaar zijn. Misschien is niet elke inbreng bruikbaar, maar wel heeft vrijwel elke inbreng waarde. Als een betrokken burger de idee oppert om de Polderbaan onder een helling aan te leggen en onder het maaiveld te laten eindigen, kun je dat met een ingenieusblik in het laboratorium afdoen, maar je kunt dat meedenken ook honoreren door erop in te gaan. Schiphol is belangrijk voor onze economische ontwikkeling. Daar sluit ook de PvdA-fractie haar ogen niet voor. Wij verdienen veel geld aan deze luchthaven, die bovendien een onmisbare schakel is in veel van onze internationale contacten. Dat zijn de baten waar alle Nederlanders profijt van hebben. Het zijn ook baten

waarbij een breed publiek belang in het geding is, dat door de overheid geborgd moet worden. Wij weten ook dat een luchthaven per definitie overlast geeft. Geluid is een belangrijke factor in het totaal aan lasten, lasten waar een deel van de Nederlanders mee te maken heeft. De PvdA wil dat een deel van de baten ingezet wordt om de geluidsoverlast terug te dringen. De discussie hierover gaat overigens te veel over normen en te weinig over het effect op de omgeving. Het administratieve gelijk lijkt soms de inzet van het debat, maar daar heb je niet veel aan als je weer eens wakker ligt. Geluidsproblematiek heeft een zekere subjectieve inslag en dat is lastig als je de pretentie hebt dat alles te meten is.

Net als veiligheidsbeleid is het voor een deel een zaak van emotiemanagement. Daar kan men op technische en wetenschappelijke gronden badinerend over doen, maar elke wethouder Verkeer en Milieu kan vertellen hoe men daaraan ten gronde kan gaan. De staatssecretaris zal die psychologische component in haar aanpak moeten verdisconteren, want alleen dan kan aan burgers enigszins duidelijk worden gemaakt voor welk dilemma wij staan. Het kabinet zal in de discussie over Schiphol nooit als glorieus winnaar uit de bus komen; dat moet het ook niet willen. Het moet de overheid echter wat waard zijn om aan geloofwaardigheid te winnen. Ook bij de privatisering van Schiphol speelt het borgen van het publiek belang een hoofdrol. Schiphol is een monopolist en die positie vergt extra aandacht voor de positiebepaling van de overheid. De PvdA-fractie bepleit een zorgvuldige afweging en twijfelt aan het doorzetten van de privatisering, juist omwille van de al eerder genoemde geloofwaardigheid.

Water en waterstaat zijn opnieuw in discussie. Na de glorie van de Deltawerken is er twijfel over de veiligheid; over de kwaliteit van het water moet strijd geleverd worden en het bestuurlijk bestel staat onder druk. Ik zeg "opnieuw" omdat Nederland al zo lang met het water in de slag is. Overigens lang niet altijd als probleem. "Creatief met water" zou een aardig motto kunnen zijn voor onze geschiedenis met water. Op die manier kijkt mijn fractie ook nu naar de nieuwe opgaven: klimaatveranderingen, Europese dimensie, ruimtelijk perspectief, bronnen van technologische vernieuwing. Voorwaarde daarvoor is een actieve overheid, in de gehele cyclus, voor vrijwel elk aspect, of het nu gaat om de kwaliteit van de bodem, het beheersen van de kwantiteit, de dijken of de Noordzee. Ook over de toekomst van het bestuurlijk bestel, de waterschappen, is het laatste woord in deze kabinetsperiode nog niet gezegd. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij die discussie wil inrichten? Het is voor mijn fractie de vraag of er gelet op de zware taakstelling voor de overheden, en in het bijzonder voor de waterschappen, veel gemorreld moet worden aan het bestuurlijk systeem.

Het is een beetje van deze tijd om alles maar op zijn kop te zetten met als argument dat de burger behoefte heeft aan die verandering. Ik heb zo mijn bedenkingen bij dat motief. De burger wil serieus genomen worden, staat open voor een eigen, vaak bescheiden, rol bij veranderingen en verbeteringen en dergelijke. Bij de aanpak van wateropgaven moeten burgers naar mijn mening de kans krijgen om zich te informeren en invloed uit te oefenen op planvorming. Het is echter maar de vraag

of burgers zitten te wachten op grootscheepse bestuurlijke ingrepen?

Ik maak graag nog een enkele opmerking over Ruimte voor de rivier. Mijn herkomst uit het Rivierenland wil ik hier niet verloochenen. De staatssecretaris spreekt over een benodigde afvoercapaciteit voor de Rijn van 16.000 m³ in 2015, maar is dat werkelijk afdoende? Waarop baseert zij dat? Is daarbij rekening gehouden met maatregelen in Duitsland? De stroomgebiedenbenadering uit de Kaderrichtlijn water is even noodzakelijk voor het capaciteitsbeheer. Kan de staatssecretaris aangeven of daarvan sprake is? Als ultieme maatregel worden nog steeds de overloopgebieden genoemd. De staatssecretaris spreekt daarover wat vergoelijkend in de begroting: "Het restrisico kan in principe verkleind worden door de keuze voor een gecontroleerde overstroming". Het zal je land maar wezen. Je zult maar in Kekerdom wonen. Kan de staatssecretaris de betekenis van dat restrisico duiden in relatie tot een afweging voor het betrokken gebied? Ook hier geldt de relatie met de buurlanden, met name met Duitsland. Kan de staatssecretaris de Kamer informeren over de effecten van een aanpak in het stroomgebied van de Rijn? Is een bovenstroomse aanpak van de Rijn mogelijk zodat radicale ingrepen als die van noodoverloopgebieden kunnen worden voorkomen?

Mobiliteit is van invloed op leefbaarheid en kwaliteit en geen op zichzelf staand vraagstuk. Mobiliteit is ook geen zaak van individuele verantwoordelijkheid; het gaat om een complex samenstel van voorzieningen waarin keuzes gemaakt moeten worden. Beprijzing, spreiding van voorzieningen en staat van onderhoud zijn politieke vraagstukken. Keuzes beïnvloeden elkaar en grijpen in op kansen van burgers. De minister kiest in deze periode voor een zwaar onderhoudsprogramma. Mijn fractie steunt haar daarin want het is één van de manieren waarop in duurzaamheid geïnvesteerd kan worden. Wel rijst de vraag welke criteria gehanteerd worden voor het plannen van en het prioriteit geven aan onderhoudswerkzaamheden. Is dat alleen zaak van technische normen en van levensduur? Speelt de invloed op de omgeving een rol, bijvoorbeeld het sneller terugdringen van geluidsoverlast bij snelwegen? Ook op het punt van onderhoud doet zich weer een kans voor om in te springen op het eigen initiatief van de sector, in dit geval de provincies. Onlangs verscheen in het blad Provincies.nl een artikel over het overnemen van het onderhoud van ongeveer 1000 km weg die niet behoort tot het autosnelwegennet en die toch onderhouden wordt door het Rijk. De provincies hebben gezamenlijk aangegeven, in te zijn voor overname. Hoe staat de minister daar tegenover? Volgens berekeningen van het IPO kan het zuiniger. Kent de minister die berekeningen? Is zij bereid om deze op te vragen en in te gaan op de bereidheid van de provincies om het onderhoud over te nemen? Mobiliteit heeft ook betrekking op de kansen van mensen; dat geldt zowel voor het voorzieningenniveau als voor de prijsstelling. De benadering van het kabinet geeft ons voor beide invalshoeken reden tot zorg. De minister legt de nadruk op de individuele verantwoordelijkheid en op het principe dat de gebruiker een kostendekkende vergoeding betaalt. De 207 mln euro ophoging van de gebruikersvergoeding tot 2010 komt dus

ten laste van de reiziger. Kan de minister ons inzicht geven in de effecten op de prijzen van het openbaar vervoer?

Wie dagelijks per trein reist, zal zorg hebben over de kwaliteit. De treinen mogen beter op tijd rijden dan één à twee jaar terug - dat is althans mijn eigen ervaring - maar de capaciteit staat nog steeds onder druk. Treinen in de spits zijn nog steeds overvol. Is de staatssecretaris bereid met de NS en andere marktpartijen afspraken te maken over de gewenste kwaliteit? In de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat is de op stapel staande evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 reeds aan de orde geweest bij gelegenheid van enkele technische wijzigingen van die wet. Wij zouden het op prijs stellen om nader te worden geïnformeerd over de aard, de opzet, de inhoud en het tijdpad van de op handen zijnde evaluatie van de genoemde wet. Het gaat daarbij om zaken zoals de zogeheten concessieoverschrijdende verbindingen, de overname van het materieel en de overgang van het personeel. Ook de bereikbaarheid baart de PvdA-fractie zorgen en ook hierbij gaat het om samenhang. Welke samenhang zien bewindslieden met Ruimte en met Vitaal platteland? Wat mogen reizigers in regio verwachten? Hoe schakelen bewindslieden medeoverheden in?

Ik noem een voorbeeld. Al zeker tien jaar praten wij in Nederland over Randstadspoor en over de omvang van dat nieuwe net. Mij valt op dat realisatie daarvan in een soort omgekeerde salamitactiek gestalte krijgt. De zuidelijke aftakking naar Geldermalsen en Tiel en naar Dordrecht en Gorcum wordt vrijwel nooit in zijn geheel bekeken. Bovendien wordt zij vaak primair beoordeeld vanuit regionaal belang. Stukje bij beetje komt het nieuwe net er, maar veeleer als een soort concessie aan regio's dan als een bijdrage aan de oplossing van de fileproblemen op de A2 en de A27. Eén van de hoofdoorzaken van files in Nederland is de fijnmazige vertakking van afslagen van het rijkswegennet. Met een ruime invulling van Randstadspoor kan daaraan wat worden gedaan. Verbetering en verfijning dragen bij aan het terugdringen van het regionale verkeer. Hoe kijkt de minister tegen zo'n meer integrale benadering aan? Is zij bereid om ook hierbij het MIT aan een kritische beschouwing te onderwerpen en tot nadere prioriteitstelling te komen voor het zuidelijke traject van het Randstadspoor? In elk geval kan een gesprek met medeoverheden hierover meer klaarheid brengen. Is de minister daartoe bereid?

In vogelvlucht zijn wij langs een aantal belangrijke vraagstukken gegaan. De PvdA-fractie heeft met nadruk aandacht gevraagd voor de effecten van duurzame ontwikkeling in de aanpak van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat op mobiliteit en water. De fractie vraagt eerlijkheid, openheid en minder nadruk op een technocratische normstelling in de aanpak inzake veiligheid en risicobeleid in algemene zin en de aanpak van Schiphol in het bijzonder. Geïnvesteed moet worden in geloofwaardigheid en samenwerking met medeoverheden, met het bedrijfsleven en met burgers die hun creativiteit aan de bewindslieden en aan ons uitlenen. De minister en staatssecretaris moeten in het kabinet strijden voor meer samenhang.

De **voorzitter**: Mijnheer Eigeman, proficiat met uw maidenspeech! Het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat is niet het enige dat u interesseert. Dat blijkt al uit het feit dat u zich na uw studie politicologie gedurende de eerste tien jaar van uw loopbaan heeft gewijd aan het onderwijs. De bredere scoop van het openbaar bestuur blijkt uit uw participatie in het bestuur van het mooie Culemborg. Aanvankelijk was u daar raadslid en later tien jaar lang, tot 1999, wethouder, waarvan de laatste vijf jaar als loco-burgemeester. Ik zei al dat u zich niet alleen het beleidsterrein van verkeer en waterstaat eigen heeft gemaakt. In Culemborg waren het ook de terreinen van sociale zaken, cultuur, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu. Niet voor niets bent u recentelijk voorzitter geworden van de commissie Leefmilieu en energie van het Beneluxparlement.

Uw huidige functie bij de VNG combineert u met een interessante en voor de Kamer relevante hobby: politieke filosofie. U begon uw maidenspeech met een motto ontleend aan het prachtige gedicht van Havel. U heeft dat gedicht vorig jaar eveneens voorgedragen tijdens een lezing op het zogenaamde bewegingscongres, waarop u namens de PvdA aandacht vroeg voor bezinning op wat u noemde "de wezenstaak van het politieke bedrijf". Daarbij ging u in op drie punten: de noodzaak van meer inspiratie en bevoegenheid bij de politiek, de behoefte bij de politiek aan meer respect, en de noodzaak van het investeren door politici in vertrouwen als democratisch verschijnsel om het gevaar af te wenden dat de publieke zaak een zaak van vrijblijvendheid wordt. Wat u daar heeft gezegd heb ik tot mij genomen. Voor iemand zoals u die dit beargumenteerd beoogt, zal het Kamerlidmaatschap geen vrijblijvende aangelegenheid zijn. Vooral daarom heten wij u hier van harte welkom. Ik wens u heel veel succes.

**

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

*N

De heer **Lemstra** (CDA): Voorzitter. Het is altijd een plezier om voor de eerste keer met bewindslieden over hun begroting te spreken, zeker nu de minister aanvankelijk een collega van ons zou zijn geweest. Zij had destijds haar voorkeur uitgesproken voor het lidmaatschap van deze Kamer, maar zij heeft zich helaas laten verleiden om lid van het kabinet te worden. Dat zal zij weten! Wij zullen haar als Eerste Kamer bevragen.

Voor de CDA-fractie is het vinden van een evenwicht van grote betekenis als wij spreken over Nederland als kwaliteitsland. Met andere woorden: vanuit het kernbegrip "rentmeesterschap" -- ik haal het nog maar eens van stal -- is het bewaren van de schepping van evenveel waarde als het bewerken ervan. Dat vraagt om voortdurende investeringen in kwaliteit. Kwaliteit van de samenleving, de leefomgeving, de economie en niet in de laatste plaats de infrastructuur. Investeren in kwaliteit betekent naar onze mening ook het onderhouden van de bestaande infrastructuur. Dit is blijkbaar een nieuw fenomeen op de politieke agenda omdat al een aantal jaren

sprake is van achterstallig onderhoud of zelfs verwaarlozing. Het is dan ook verheugend om te constateren dat beide bewindslieden van Verkeer en Waterstaat hier zwaar op inzetten.

Het is nodig dat er structureel geld komt voor onderhoud, mede om te voorkomen dat het onderhoudsbudget bij nieuwe infrastructuurprojecten geen gelijke tred houdt met deze nieuwe infrastructuur, zodat wij over een aantal jaren opnieuw met het onderhoudsprobleem worden geconfronteerd. De CDA-fractie begrijpt dat de kosten van onderhoud en beheer vanaf 2005 reëel worden begroot. Onze vraag hierbij aan de minister is hoe zij dit gaat doen. Komen er bijvoorbeeld levenscycli bij de diverse grote projecten? Graag enig inzicht hierin. Investeren in kwaliteit betekent ook dat veiligheid op de eerste plaats komt, met daarnaast aandacht voor leefbaarheid en het in goede banen leiden van de mobiliteit.

De CDA-fractie wil zich bij deze begrotingsbehandeling richten op een aantal thema's, te weten: het departement van Verkeer en Waterstaat zelf, de verkeersveiligheid, de binnenvaart, Publiek-Private samenwerking, het waterbeleid, Schiphol en het meerjarig investeringsplan. Ik begin met het departement.

De minister heeft in de Tweede Kamer meegedeeld dat Rijkswaterstaat momenteel bezig is met een ondernemingsplan dat de organisatie verder "lean and mean" moet gaan maken. Bezuinigingen zullen hier op de achtergrond ook een rol meespelen. Het gaat daarbij niet alleen om efficiency, maar ook om een nieuwe visie op de rolverdeling tussen Rijkswaterstaat en de markt. Mede in het licht van de opmerking van de minister dat het departement zich uitsluitend zal richten op zijn kerntaken, wil mijn fractie hier toch een waarschuwend woord laten horen. Het is uiterst verleidelijk en ook modern conform het marktdenken om kennis en expertise in te huren bij particuliere bureaus. Toch zal de overheid, al was het alleen maar vanuit het oogpunt van de waarborging van het publiek belang, haar eigen expertise en know how tenminste op peil moeten houden teneinde de particuliere plannen te kunnen beoordelen. Daar komt nog iets bij wat naar onze mening aandacht verdient.

Het is in een uitvoeringsgerichte organisatie uitermate verleidelijk om je met praktische zaken bezig te houden en de ontwikkelingen op langere termijn op afstand te plaatsen. Bovendien dwingt de hete adem van de politiek je vaak hiertoe. Het is echter bij uitstek dit departement, verantwoordelijk voor de infrastructuur van dit land, dat zich met de ontwikkelingen op langere termijn zal dienen bezig te houden, wil men niet de verkeerde investeringen doen.

Immers, de investeringskeuzen van vandaag bepalen de kwaliteit van de samenleving van morgen! Het is met name de rijksoverheid die de grote lijnen moet blijven uitzetten en in haar strategische koers moet bepalen waar wij infrastructureel naar toe gaan of naar toe willen. Het hoeft niet te ontaarden in blauwdrukken, maar zal wel moeten leiden tot richtinggevende uitspraken voor de langere termijn waarmee ook de particuliere investeerder rekening heeft te houden.

Ook en met name op het infrastructuurdepartement van Verkeer en Waterstaat is een langetermijnvisie nodig. Dat kan en mag men niet alleen aan VROM overlaten. Is er in dit verband sprake van een goede afstemming tussen de nota Mobiliteit en de nota Ruimte? In de Tweede Kamer heeft de minister gezegd dat de nota Mobiliteit wordt ontwikkeld als een uitwerking van de nota Ruimte. Wat is dan de eigen inbreng van Verkeer en Waterstaat bij de nota Ruimte, zo vragen wij ons af.

Wij kijken reikhalzend uit naar de nota Mobiliteit. Wij blijven het jammer vinden dat die nota niet geïntegreerd kan worden in de nota Ruimte. In dit kleine land zijn infrastructuur en ruimtelijke ordening immers zeer nauw met elkaar verweven.

Werken onze meerjarenprogramma's met een gemiddelde looptijd van tien jaar niet met een te korte horizon, mede gelet op de lange procedures verbonden met onze wetgeving zowel op nationaal, regionaal als gemeentelijk niveau?

Bij onze oproep tot het ontwikkelen van langetermijnvisies komt tegelijkertijd de waarschuwing om reeds geïntroduceerd beleid niet al te snel te veranderen, omdat consistentie in met name het investeringsbeleid van eminent belang is voor het aantrekken van kapitaal. Investeringsplannen met name in de infrastructuur zijn immers meestal gebaseerd op langetermijnplanning en langetermijnafspraken en vereisen daarom een consistentie in beleid, te meer wanneer men daarbij via PPS-constructies private financiers wil betrekken. Onderschrijft de minister deze mening?

De cijfers over de verkeersveiligheid zijn in al hun koelheid onthutsend! Elk jaar komen er 40.000 mensen om in het verkeer van de EU-landen. Dat is ongeveer evenveel als het inwonertal van een middelgrote stad als Middelburg. Vandaar dat de Europese Commissie het ambitieuze plan heeft opgevat om dat aantal drastisch terug te brengen tot de helft in 2010. Om dat te realiseren is het "Road safety action program" van start gegaan.

Overigens is het aantal gewonden in het Europese verkeer helemaal verbijsterend: 1.700.000 slachtoffers tonen aan dat het echt veiliger moet worden. Het Road safety action program is gefundeerd op drie belangrijke pijlers: beter verkeersgedrag, betere infrastructuur van wegen en een verbeterde veiligheid van de voertuigen zelf. Daarbij wordt ook gedacht aan doorlopende rijopleidingen, strengere controle op alcoholgebruik en betere waarschuwingen op medicijnen die de verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden. Jonge bestuurders blijven daarbij een bron van extra zorg: 10.000 van het genoemde dodenaantal zijn tussen de 15 en 24 jaar oud.

Ook de wegen zelf kunnen en moeten beter. Zogenaamde black spots – plaatsen waar in verhouding veel ongelukken gebeuren – moeten aangepakt worden. In dit verband is het interessant van de minister te mogen vernemen of zij in staat is om vóór 1 juli van dit jaar met een nieuwe indeling van snelwegen naar snelheidslimieten te komen, conform de aangenomen motie-Hofstra/Van Haersma Buma in de Tweede Kamer.

De Europese Commissie schroomt niet om al dit menselijk leed om te zetten in harde getallen. Deze doden en gewonden kosten de gemeenschap elk jaar 160 mld euro.

Juist omdat Nederland een van de meest verkeersveilige landen in Europa is, mag de aandacht voor dit thema niet verslappen. Dat is de mening van onze fractie. In ons land vallen jaarlijks ongeveer 1000 dodelijke slachtoffers en een veelvoud daarvan aan gewonden. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid worden door de SER geschat op 5.7 mld euro per jaar. Wanneer wij de kosten van productieverlies alsmede de medische en materiële kosten meetellen, komen wij op 8.7 mld euro. Verbetering van verkeersveiligheid levert dus ook nog eens geld op. Het persoonlijke leed valt overigens nooit in geld uit te drukken.

De minister heeft mogelijkheden gevonden om het in 2002 bijgestelde getal van 950 terug te brengen naar 900 voor 2004. Kan de minister aangeven hoe zij denkt haar ambities op dit terrein, dat haar blijkens de discussies in de Tweede Kamer na aan het hart ligt, waar te maken of zelfs te overschrijden? Op welke manier denkt zij met de decentrale overheden en de maatschappelijke partners tot een nationale doelstelling en aanpak te komen? Is bijvoorbeeld het puntenrijbewijs, zoals gebruikt bij onze oosterburen, binnenkort te verwachten of zal dit in bureaucratische schoonheid sterven? Wat bedoelt de minister met aanscherping van regelgeving voor rijbewijzen en rijvaardigheid bromfietsgebruik en handhaving op dit terrein? Graag krijg ik op dit punt een reactie van de minister.

Voorzitter. De binnenvaart in stroomversnelling zou het credo van mijn fractie kunnen zijn. Heerste Holland vroeger over de wereldzeeën, tegenwoordig zijn wij marktleider op de Europese binnenwateren. Hoewel het aantal schepen verminderde -- in 1975 waren dat het er 7500, thans zijn het er ongeveer 5000 -- groeide het laadvermogen waarbij de nieuwe schepen meer diepgang kregen. Hoewel het bedrijfsleven aan de wal massaal fuseert, blijft de binnenvaart kleinschalig. Van alle schepen is zo'n 90% in het bezit van zelfstandige ondernemers, hetgeen deze staatssecretaris waarschijnlijk zeer zal aanspreken.

Nu de verkeerswegen aan de top van hun capaciteit zitten en steeds meer landen in Europa beperkingen stellen aan de trucks die door hun land razen, is de terechte en simpele constatering dat schepen en treinen die rol dan wel, zij het voor een deel, moeten overnemen. Een verdubbeling van het vervoer over water behoeft volgens deskundigen niet tot noemenswaardige problemen te leiden. Wel zullen enkele technische ingrepen moeten worden gepleegd in het vaderlandse vaarwegennet, waarbij de overheid meer haast zal moeten maken met een verhoging van de bruggen, het maken van bredere sluisen en het zorgen voor diepere vaargeulen. Want, mevrouw de voorzitter, stille wateren hebben in de binnenvaart meestal geen diepe gronden.

Met name om de snel groeiende containervaart, 10% tot 15% per jaar, ruim baan te geven moet een aantal knelpunten snel worden weggewerkt. In Oost-Nederland moeten bijvoorbeeld de vaste bruggen over het Twentekanaal verhoogd worden om schepen met drie lagen containers te kunnen doorlaten. Deelt de staatssecretaris deze analyse en, zo ja, hoever is Rijkswaterstaat gevorderd met de plannen voor deze vaarwegverbetering?

Mevrouw de voorzitter. Het is evident dat publiek private samenwerking, PPS, op lokale schaal wel lukt, zoals bij de stedelijke vernieuwing, doch bij de grotere en nationale infrastructuurprojecten steeds weer op problemen stuit. Dat heeft naar mijn mening te maken met de multifunctionaliteit van de verschillende projecten. Bij infrastructuur is die multifunctionaliteit veel minder aanwezig en daarmee is eveneens de mix van rendabele en onrendabele functies van het project kleiner. De minister ziet PPS niet als een wondermiddel, heeft zij in de Tweede Kamer gezegd. Ik kan dat begrijpen. Toch is er, gelet op de forse investeringsagenda in dit land, behoefte aan het daadwerkelijk toepassen van PPS. Gelet op de hoeveelheid geld die er is gewoon is bij pensioenfondsen, banken en beleggers, is het merkwaardig dat er zo weinig van de grond komt. Het is evident dat sprake moet zijn van meerwaarde voor beide partijen. Dat begrijpen wij. Wanneer die niet helder is voor alle bij de PPS betrokken partijen, is PPS niet de beste oplossing voor het aanpakken van infrastructurele of ruimtelijke investeringen. Bovendien verlangen de private partijen terecht -- wij wezen daar al eerder op -- langetermijnafspraken waarmee het kabinet ver over zijn eigen graf heen regeert. Dat vraagt nu eenmaal om politieke moed!

Bij infrastructuur wordt vooral veel aandacht besteed aan de mogelijkheid van het genereren van cash-flow. Dit punt sluit duidelijk aan bij de aloude discussie over de tolheffing. Zolang dit niet wenselijk wordt geacht, achten veel private partijen PPS als moeizaam. Dat blijkt uit een recente studie van de Universiteit Twente. Ook zit er een principieel aspect aan PPS. Daarbij is namelijk sprake van belangenafweging tussen publieke en private partijen en is er -- nu komt het -- vooral de borging van het publieke belang aan de orde. Met andere woorden, deze borging mag geen voorwerp worden van onderhandeling tussen deze partijen. Het zal altijd de publieke partij, dus de overheid zijn, die bepaalt waar, wanneer en op welke wijze infrastructuur wordt aangelegd. Is de minister het daarmee eens?

Wordt bij Verkeer en Waterstaat PPS nog niet té veel gezien als een inkoopstrategie, als een alternatief voor de publieke voorzieningswijze? Zolang deze gedachte domineert, mevrouw de voorzitter, zal PPS in infrastructuur een illusie blijven. Men zal moeten gaan erkennen dat de kansen voor PPS liggen in de vooruitgang op langere termijn en niet in de besparingen op deals en projecten. PPS moet onzes inziens niet gezien worden als moneymaker maar benaderd worden als progressmaker. PPS is meer dan professioneel inkopen. Het gaat veel meer om innovatieve oplossingen, om kennisontwikkeling. Het gaat dan niet alleen om de financiële draagkracht van de private sector, maar ook over de mate waarin deze actief de publieke taken dient en helpt de sector te vitaliseren. Dit zijn PPS-gedragingen die VenW zou kunnen belonen en stimuleren. Gaarne ontvang ik een reactie van de minister op deze zienswijze.

Valt er al iets meer te zeggen over de uitvoering van de motie-Hofstra/Van Haersma Buma over een gezamenlijk met het bedrijfsleven op te richten investeringsmaatschappij infrastructuur?

Mevrouw de voorzitter. Ik kom bij het waterbeleid. De staatssecretaris heeft in de Tweede Kamer gezegd dat 2004 internationaal een belangrijk jaar wordt, mede gelet op het Europese voorzitterschap van Nederland. De grote rivieren vragen om internationale samenwerking ten aanzien van waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Zij vragen ook om ruimere beddingen om piekafvoeren te kunnen verwerken en wellicht ook om ruimte voor gecontroleerde overstromingen. De vraag is hierbij in hoeverre de staatssecretaris op Europees niveau de handen op elkaar krijgt om daadwerkelijk deze internationale aanpak voor elkaar te krijgen.

De Europese Commissie is van plan om te komen met een integrale aanpak van de hoogwaterbescherming, waarbij volgens de staatssecretaris afwentelen nooit het principe moet zijn. Er moet worden voorkomen dat Nederland als afvoerputje van Europa alle problemen moet oplossen. De staatssecretaris wil daar tijdens het voorzitterschap flink op inzetten om ervoor te zorgen dat die internationale aanpak ook door anderen gedragen gaat worden. Dit is een "wilsinzet", aldus de staatssecretaris.

Mevrouw de voorzitter. Dit klinkt zeer daadkrachtig, maar ik neem aan dat onze buurlanden ons ook op ons eigen huiswerk zullen attenderen. Mijn collega van de PvdA-fractie wees hier al even op. Zo zal het duidelijk moeten worden dat men niet meer zo gemakkelijk in de polder of in de rivierbeddingen kan gaan bouwen zonder met het water rekening te houden en dat men ook in de meer verstedelijkte gebieden een andere methodiek ten aanzien van het water moet gaan hanteren, bijvoorbeeld betere riolering en meer openwaterreservoirs. Bovendien is het departement nog steeds bezig met studies en het verkrijgen van inzichten om te proberen hierdoor uiteindelijk te komen tot de best mogelijke bescherming van ons land tegen water en tot de best mogelijke manier om samen te leven met water.

Dat vraagt, mevrouw de voorzitter, nog heel veel tijd. Ik spreek dan nog niet eens over het huiswerk als gevolg van de kaderrichtlijn water. Bovendien weet de staatssecretaris als oud-wethouder dat je als voorzitter altijd tot taak hebt om de vele vaak divergerende standpunten tot een door alle partijen gedragen compromis te smeden. Dus dat je aan een "wilsinzet" vanuit Nederland niet eens meer toekomt! Ik ontvang graag iets meer inzicht in hoe de staatssecretaris deze voorbereiding op het Nederlandse voorzitterschap ten aanzien van het waterdossier ziet.

Mevrouw de voorzitter. Schiphol kan natuurlijk niet ontbreken. De staatssecretaris heeft beloofd dat zij zich aan de milieuraandvoorwaarden wil blijven houden. Op vragen in de Tweede Kamer hoe het kabinet aan de buitenwereld de betrouwbaarheid kan garanderen en het vertrouwen in de overheid met betrekking tot het Schiphol-dossier kan herstellen, antwoordt de staatssecretaris dat zij iedere keer zal proberen om zo helder mogelijk te communiceren over de afspraken en over wat het kabinet heeft gedaan om die afspraken na te komen.

Mevrouw de voorzitter. Juist omdat de discussie over Schiphol vaak per incident of per maatregel wordt gevoerd, is het macro-overzicht van wat er allemaal met Schiphol gebeurt zeker voor de modale staatsburger al lang

zoek. De staatssecretaris zal het met mij eens zijn dat er hoe langer hoe meer behoefte bestaat aan een integrale visie over de toekomst van de luchthaven Schiphol en de verdere economische groei binnen de daarvoor gestelde milieuraandvoorwaarden.

Moet niet voorkomen worden dat we een speelbal worden van de emoties van de dag? Nu hollen wij vaak van incident naar incident. Mijn inziens is dat een mainport onwaardig. Kan de staatssecretaris toezeggen dat bijvoorbeeld in de nota Ruimte -- of in aansluiting op deze nota -- aandacht wordt besteed aan of, nog beter, een visie wordt gegeven over de mainport Schiphol en dat daarin uitspraken worden gedaan over zaken zoals externe veiligheid en groepsrisico? Wordt het bovendien niet langzamerhand tijd om maximaal te investeren in de communicatie naar buiten over dit belangrijke onderwerp? Hoe worden de publieke belangen, waaronder de vraag naar de continuïteit van de luchthaven, gewaarborgd als de Staat der Nederlanden mocht besluiten zijn aandelen te verkopen?

De staatssecretaris heeft in de Tweede Kamer gezegd dat er een onderscheid zal zijn tussen het wetsvoorstel tot privatiseren van de luchthaven en de daadwerkelijke aandelenverkoop. Dat zijn twee los van elkaar staande trajecten. Tevens zegt zij dat het besluit tot aandelenvervreemding genomen moet worden op basis van ontwikkelingen die om ons heen plaatsvinden. Ik begrijp dat de staatssecretaris ervan uitgaat dat wij bij een privatisering van de luchthaven meer sturingsmogelijkheden krijgen dan wij nu hebben bij de huidige wet- en regelgeving. Dat is interessant. Wellicht kan de staatssecretaris nu reeds een tipje van deze interessante sluier oplichten.

Overigens wil ik wel kwijt dat het voor mijn fractie nog geen uitgemaakte zaak is dat je zonder meer tot die privatisering moet besluiten. De borging van de publieke belangen die gemoeid zijn met deze belangrijke mainport zal voor ons buitengewoon belangrijk zijn in dat debat.

Dan kom ik op het meerjarig investeringsplan. In de Tweede Kamer is nagenoeg per project met de minister gedebatteerd. Er zijn vele moties en amendementen aangenomen die leiden tot enige aanpassingen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): De heer Lemstra heeft het onderwerp Schiphol nu verlaten. Ik heb er nog een vraag over. Hij vraagt om een langetermijnvisie en spreekt over de privatisering. In beide gevallen zal de privatisering doorgaan, et cetera. Blijft de heer Lemstra vasthouden aan de dubbele doelstelling dat de luchthaven wel mag groeien, maar alleen binnen de grenzen die wij hebben gesteld?

De heer **Lemstra** (CDA): Wij hebben hier een belangrijke motie aangenomen, de motie-Baarda. Naar ik meen staat deze motie, die door alle fracties is onderschreven, nog recht overeind. Als het goed is, wordt de Luchtvaartwet in 2005 geëvalueerd. We zullen dan zien wat van de motie-Baarda overeind is gebleven. Voorshands blijf ik daar dus aan vasthouden.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Is de heer Lemstra het met mij eens dat wij uiterlijk morgen moeten proberen om helderheid te verkrijgen over de uitvoering van de motie-Baarda, zodat wij niet van incident naar incident gaan? Moeten wij niet echt proberen om eruit te komen?

De heer **Lemstra** (CDA): Ik vraag dat aan de staatssecretaris. Ik neem aan dat de heer Pormes dat ook in zijn bijdrage zal doen. We horen dat morgen.

Voorzitter. Ik kom terug op het MIT. De Eerste Kamer past bij dit onderdeel bescheidenheid. Zoals bekend, hebben wij geen recht van amendement, zodat de fractie van het CDA zich moet beperken tot enkele algemene opmerkingen en vragen.

1. Gezien de grote druk op de investeringsmiddelen vragen wij de minister hoe de kwaliteit van de beoogde investeringen wordt bewaakt. 2. Wanneer een regio met creatieve oplossingen aandraagt, zoals voorfinanciering van een project, PPS-varianten al of niet met tolheffing, heeft dit dan tot bijstellingen geleid in het MIT op grond van het bestuurlijk overleg? 3. Er komt een tussenbalans in 2006, een zogenaamde midterm review, waarbij onder andere de volgende vragen aan de orde komen: liggen wij nog op koers, of moeten wij bijstellen; leidt dit dan tot verschuivingen in het MIT en hoe zit het dan met de rechtszekerheid voor de diverse bestuurlijke regio's? De voorgangster van deze minister sprak altijd van een in beton gegoten MIT. 4. Komen de MIT-afspraken niet meer ter discussie in de nota Ruimte en de nota Mobiliteit? Leveren deze belangrijke kabinetsnota's nog nieuwe infraprojecten op, of slaan deze alleen op de periode na 2010? 5. In het kader van de evaluatie van de Tracéwet werd onderzocht hoe de besluitvormingsprocedures voor de hoofdinfrastructuur kunnen worden versneld. Vooral de transparantie van het totale besluitvormingskader rond het MIT verdient ons inziens alle aandacht.

In de brief van de minister van 22 december 2003 aan de Tweede Kamer over dit recente evaluatieonderzoek van de universiteit Utrecht naar de werking van de Tracéwet blijkt onder andere dat de onderzoekers in algemene zin concluderen dat deze wet voldoet, maar dat op onderdelen verbeteringen mogelijk zijn en dan wel met name een verbetering van de interne werkwijze bij de overheid!

Hoe denkt de minister met deze laatste conclusie om te gaan? Komen er goedkopere en snellere planstudies? Kunnen marktpartijen in PPS-verband eerder worden ingeschakeld, bijvoorbeeld al in de tracéstudiefase?

Mevrouw de voorzitter. Onze fractie ziet met buitengewoon veel belangstelling de antwoorden van beide bewindsvrouwen tegemoet.

*N

De heer **Pormes**(GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! In navolging van uw woorden heet ik beide bewindsvrouwen namens mijn fractie van harte welkom in deze Kamer.

Ik wil beginnen met een korte schets van ons beeld van Verkeer en Waterstaat en zal bezien of wij morgen tot een bijstelling daarvan kunnen komen. Laat ik het dus maar scherp stellen: meer asfalt, meer files, meer geluidsoverlast en luchtvervuiling. In de nota Ruimte

claimt het kabinet veel extra ruimte voor Schiphol voor uitbreiding van het banenstelsel. Tegelijk wordt er een slot gelegd op nieuwe woningbouw in de omgeving van Schiphol, omdat die woningbouw Schiphol zou belemmeren om binnen de milieugrenzen te blijven. Beter kan de dubbelzinnigheid van de nu dominante conservatieve agenda eigenlijk niet aangetoond worden. Aan de voorkant heerst de moraal -- waarden en normen, fatsoen, respect, leefbaarheid -- aan de achterkant heerst de kille technocratie die genadeloos opruiming houdt in het stelsel van regels waarmee kwetsbaarheden met betrekking tot milieu en mensen in een moderne samenleving worden beschermd. Laat Donner en Balkenende maar prevelen, ondertussen doen de andere leden van het kabinet hun kille saneringswerk.

Het belang van leefbaarheid voor burgers wordt ondergeschikt gemaakt aan het economische belang van Schiphol. De kosten van mobiliteit kunnen uiteraard niet allemaal in de begroting worden opgenomen, maar zij zouden wel deel moeten uitmaken van het denken over voorgenomen beleid. Neem nu de maatschappelijke kosten van verkeer en vervoer! Die bedragen 5 mld euro. Ik noem de gezondheid. Onlangs is bekend gemaakt dat het gaat om 4500 vervroegde sterfgevallen per jaar als gevolg van het autoverkeer.

In vergelijking met de vorige spreker stellen wij ons iets bescheidener op en zullen wij ons beperken tot één beleidsterrein: de mobiliteit, opgedeeld in automobilititeit, Kyoto en Schiphol. De mobiliteit is de laatste jaren fors toegenomen en groeit nog steeds. Steeds meer regio's in Nederland hebben te maken met een groeiende verkeersstroom. In stedelijke gebieden heeft deze verkeersstroom nadelige gevolgen voor leefmilieu, bereikbaarheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid. Ondanks het feit dat auto's gemiddeld genomen schoner zijn geworden, levert het aantal auto's en vrachtauto's problemen op. De bereikbaarheid is afgenomen door een toename van de congestie. Meer en extra investeringen van het Rijk en lagere overheden in het wegennet hebben, mede door de groeiende automobilititeit, onvoldoende geleid tot een betere bereikbaarheid.

Nog meer investeringen in het wegennet zullen niet leiden tot een vermindering van de congestie en zeker niet tot een vergroting van de leefbaarheid. De gevolgen van ons mobiliteitsgedrag houden ook niet op bij onze landsgrenzen. De internationale component wint aan belang en vormt op vrijwel alle terreinen van Verkeer en Waterstaat een integraal onderdeel van het beleid. Dat betekent ondermeer dat Verkeer en Waterstaat in toenemende mate zijn kennis en kunde internationaal zal moeten inzetten. Op welke wijze wordt hieraan vorm en inhoud gegeven?

In de media verschijnen steeds weer alarmerende berichten over "global warming", het broeikaseffect en de daardoor stijgende zeespiegel. Het is ditmaal geen ijs maar water dat ons bedreigt. Die klimaatverandering is in twee opzichten van groot belang voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zij is ten eerste van belang, omdat het verkeer zo'n 20% bijdraagt aan de uitstoot van broeikasgassen. De verandering is ten tweede van belang, omdat de effecten op het klimaat niet terug te draaien zijn. Daarom is de noodzaak aanwezig om die uitstoot van

gassen zo veel mogelijk te beperken. De ministerraad heeft op voorstel van staatssecretaris Van Geel van VROM de maximale CO₂-uitstoot per sector vastgesteld: 38 miljoen ton CO₂ voor verkeer en vervoer. Met de voorgestelde maxima gaat het kabinet ervan uit dat de Kyoto-doelstelling wordt gehaald en dat de verschillende sectoren een evenwichtige bijdrage leveren.

Andere deskundigen spreken dit tegen. Nederland heeft zich verplicht om de uitstoot van broeikasgassen in de periode 2008-2012 met 6% te verminderen ten opzichte van 1990. En dan te bedenken dat dit nog maar een deel van het verhaal is, omdat het andere deel onder de handel in emissies valt.

In dit verband stellen de leden van de fractie van GroenLinks de volgende vragen aan de staatssecretaris. In de brief van 23 januari blijkt dat zowel het ministerie van VROM als het ministerie van V&W politiek verantwoordelijk is voor het halen van de vastgestelde streefwaarden. Wat betekent deze gedeelde verantwoordelijkheid nu precies? Waarop is het ministerie van V&W precies aanspreekbaar? Waarop mogen wij de staatssecretaris bij wijze van spreken afrekenen? Is de staatssecretaris het ermee eens dat er geen reden is om te veronderstellen dat zonder extra maatregelen de sector verkeer en vervoer zijn streefwaarden in 2010 zal halen? Waarop moeten die extra maatregelen vooral gericht zijn naar het oordeel van de staatssecretaris? Is er reden om aan te nemen dat als de CO₂-emissie van de sector verkeer en vervoer de komende jaren blijft stijgen, de discussie over de introductie van een kilometerheffing naar voren wordt geschoven met als mogelijk doel de heffing eerder te introduceren dan de regering thans voornemens is? Op welke wijze denkt de staatssecretaris anders een mogelijke doorgaande stijging om te buigen? Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de geselecteerde reservemaatregelen voor de sector verkeer en vervoer? Ik wijs erop dat het Centraal Planbureau de effecten van de belastingmaatregelen heeft berekend op 0,3 megaton. Dat is niet ingeschat. Dat betekent dat er extra maatregelen tegenover moeten komen te staan om dat te compenseren.

De staatssecretaris zegt, onder meer in een interview in de Staatscourant, grote waarde te hechten aan duurzame mobiliteit. Daarvoor omarm ik haar graag, maar wat verstaat zij daaronder? Is zij het met ons eens dat het principe “de vervuiler betaalt” het meest effectieve instrument is om duurzame mobiliteit dichterbij te brengen? Of heeft zij ook andere instrumenten in haar tas die wellicht veel effectiever zijn?

Bereikbaarheid en mobiliteit eisen een samenhangende aanpak waarbij niet alleen collectieve voorzieningen worden geboden. Ook de auto vraagt per stad of regio goed doordachte alternatieven: naast samenhang ook een intelligente en slimme mobiliteitsaanpak, niet eindeloos infrastructuur blijven aanleggen. Maak gebruik van resultaten die elders in de wereld zijn geboekt. Maak gebruik van technologische ontwikkelingen. Die maken het nu al mogelijk, over te gaan tot beprijzing.

Een goed voorbeeld is de heffing die de stad Londen begin vorig jaar heeft ingevoerd. Door middel van deze heffing op motorvoertuigen die de stad onder werktijd binnen rijden, is het gelukt de files fors te

verminderen en middelen te genereren voor investeringen in het openbaar vervoer. Er komen in Londen nu dagelijks 60.000 auto's minder de stad in. Velen carpoolen of gaan met de bus, trein of fiets in plaats van met de auto. Of zij reizen niet, of op een ander moment. De automobilisten die wel blijven komen, hebben 30% minder files en een veel betrouwbaarder reistijd. Ook is het aantal verstoringen door oponthoud voor bussen met 60% afgenomen. De economie wordt er in het geheel niet door beïnvloed. De stad steekt de opbrengsten in beter openbaar vervoer. Overigens heeft ook Singapore al decennia lang goede ervaringen met verkeersregulerende heffingen. Uiteraard heeft het kabinet ook kennisgenomen van deze resultaten en erover nagedacht. Kan het zijn gedachten met ons delen en ons zeggen welke wijze lessen het heeft getrokken uit het Londense experiment? Is er in de gedachten van het kabinet ruimte voor lagere overheden om met een dergelijk experiment van start te gaan?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Ik wil graag weten welke lagere overheden u bedoelt in relatie tot het experiment in Londen. Ik wil weten welke stad in Nederland beschikt over zo'n ideaal systeem van openbaar vervoer als Londen. U hebt het niet genoemd, maar ik denk met name aan de Underground. Daarmee wordt iedereen die dat wil een alternatief geboden. Ik zou niet weten waar dat in Nederland kan. Kunt u daarover iets zeggen?

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik heb ook de kranten gelezen en sommige burgemeesters spreken zich hier ook over uit, met name de burgemeester van Den Haag die heeft gezegd dat de stad zo moeilijk bereikbaar is en dichtslibt. Dit geldt ook voor Rotterdam en Amsterdam. Als je dit model omarmt, is het de moeite waard om te onderzoeken waar dit instrument het beste kan worden ingezet. Het is niet nodig om het bijvoorbeeld in Assen in te voeren, maar wel in de stedelijke regio's waar mensen worden gehinderd door oponthoud en daardoor niet op tijd op hun werk kunnen komen en studenten zelfs niet meer de colleges kunnen volgen doordat zij in hun auto in de file staan.

GroenLinks vindt al jaren dat er ook in Nederland een eerlijk systeem voor het beprijsen van het wegverkeer moet komen. Wie meer rijdt, betaalt meer. Files kunnen worden teruggedrongen en milieuvriendelijk gedrag kan worden beloond. Nu de discussie over de beprijzing niet langer taboe is, want zelfs de ANWB, BOVAG/Rai en de Vereniging Volkspartij voor Vrijheid en Democratie zijn er niet meer tegen, moet het kabinet in actie komen. Het kan dit doen door te kijken naar nieuwe technologische ontwikkelingen als het IC3 kilometerheffingssysteem waarbij wordt uitgegaan van een mobiele oplossing en niet van een statische tolpoort. Het is een vrij eenvoudig systeem met een GPS (satelliet) en GPRS (gsm) module. Het registreert het aantal gereden kilometers, de locatie en de snelheid. Daarnaast is de koppeling met de Belastingdienst eenvoudig. Dit is mede het gevolg van het voorwerk van minister Netelenbos. Het aardige van dit systeem is dat hiermee al morgen kan worden geëxperimenteerd. Het biedt bovendien nog andere voordelen als diefstalpreventie, verkeersveiligheid en

"flow control" waarbij de verkeersstromen op de Nederlandse wegen in kaart kunnen worden gebracht.

Wat vindt de minister van dit systeem? Is zij met ons van mening dat dit mogelijk een effectieve bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de automobiliteit en de fileproblematiek en ook aan het behalen van de Kyototaakstelling? Ik begrijp dat dit het nodige voorwerk vraagt en ik zal er graag mee instemmen als de minister dit schriftelijk wil doen. Misschien wil zijn dan ook laten weten of zij bereid is een experiment uit te voeren zodat wij op basis van de resultaten daarvan over een jaar, of mogelijk misschien wel eerder, het systeem kunnen invoeren?

Het dossier over Schiphol is inmiddels metersdik en de inhoud behoort al eigenlijk tot de geschiedenis. Er is sprake van een toenemende spanning tussen de capaciteit, geluidhinder en veiligheid. Wij "hoppen" van het ene naar het andere incident. Het zou mij geen enkele moeite kosten om een reeks van incidenten te noemen. Het Schipholbeleid is op deze manier weinig geloofwaardig voor de modale burger, maar ook mijn fractie staat niet te juichen.

Dit geldt ook voor de leiding van Schiphol die de Wet luchtvaart die wij vorig jaar hebben aangenomen, een krankzinnige wet noemt. Dit bevreedt mij, want wij zijn eerst allemaal met brieven bestookt waarin werd aangedrongen op een spoedige positieve afhandeling van de Wet luchtvaart. Bovendien werd ons tijdens de hoorzitting bijna smekend gevraagd om de wet zo snel mogelijk aan te nemen. Dit hebben wij gedaan, maar nu, nog geen jaar later, wordt de wet als krankzinnig bestempeld. Hoe geloofwaardig is Schiphol dan nog als gesprekspartner? Wat vindt de minister hiervan? Spreekt zij de leiding van Schiphol hierop aan en, zo ja, met welk resultaat?

De onvrede over het Schipholbeleid is groot. Die onvrede is niet beperkt tot de fracties in de Kamer, want ook burgers, maatschappelijke organisaties, gemeenten, gemeentelijke volksvertegenwoordigers en de provincie Noord-Holland delen in deze onvrede. Om dat te illustreren wijs ik op de brief van de stichting Natuur en Milieu en Platform leefmilieu van 12 april jongstleden aan de voorzitter van de vaste commissie. De bewindslieden zullen deze brief niet ontvangen hebben, maar ik denk dat het mogelijk moet zijn om ook hen in staat te stellen, kennis te nemen van deze brief. Ik hoop dat zij dat ook daadwerkelijk doen, omdat deze brief ernstige kritiek op het huidige beleid bevat. Deze kritiek is goed onderbouwd, maar dat neemt niet weg dat de regering in staat moet worden gesteld om op deze kritiek te reageren. Zijn de bewindslieden bereid om zo mogelijk uitgebreid op deze brief in te gaan? Ik vraag dat in het besef dat deze brief niet rechtstreeks aan de regering is gericht.

In het plan van aanpak, dat is opgesteld in reactie op de motie-Baarda, beperkt de regering zich tot berekeningen van de 35 en 20 Ke-contoureren. Meer doet de regering niet, terwijl in de motie-Baarda toch om veel meer wordt gevraagd. De woorden "gelijkwaardig aan de criteria van het PKB" betekenen dat men voor veel meer zaken aandacht moet hebben dan voor de aantallen woningen en ernstig gehinderden en slaapgestoorden. In de

PKB zijn indicatieve contouren vastgelegd, die met een kleine marge van 2 decibel en 2 Ke bepalen wat de maximale geluidsbelasting in een woonwijk mag zijn.

In de PKB wordt verder vrij nauwkeurig het geluidslandschap voorgeschreven en is expliciet de maximum belasting in Aalsmeer, punt K, vastgelegd in Ke. In mijn optiek werd met de motie-Baarda beoogd om de hele set van grenzen uit de PKB tot gelding te laten komen in het nieuwe normenstelsel. Dat werd namelijk bedoeld met de woorden "gelijkwaardig met de PKB". De bewindslieden hebben in het eerste debat met deze Kamer hierover aangegeven dat zij de overgangsartikelen beter vinden. De verschillen worden daardoor echter erg groot en wellicht is het dan ook een goede suggestie van mijn kant dat zij ingaan op de materiële verschillen tussen de PKB en de overgangsartikelen en de manier waarop zij die willen vertalen in het plan van aanpak. Ik vraag dat, omdat ik, zoals ik al eerder aangaf, het huidige plan van aanpak te beperkt vind.

De bescherming van het buitengebied mag op de nodige politieke belangstelling rekenen. Zo hebben bijna alle fracties in deze Kamer in een eerder debat aangegeven dat het aantal handhavingspunten in het buitengebied moet worden uitgebreid. Dat is niet vastgelegd in een motie, maar ik kan mij nog levendig herinneren dat nagenoeg alle fracties deze wens hebben uitgesproken. In de motie-Baarda wordt niet expliciet gesproken over het aantal handhavingspunten in het buitengebied, maar wel impliciet. Voor de evaluatie moet je immers over voldoende gegevens beschikken.

De Raad van State heeft zich over deze zaak in soortgelijke bewoordingen uitgelaten en heeft aangegeven dat de Eerste Kamer terecht heeft geconstateerd dat het aantal handhavingspunten moet worden uitgebreid om een goede evaluatie mogelijk te maken. Het is goed om van de Raad van State te horen dat wij het bij het juiste einde hadden, maar nog beter zou het zijn om van de regering te mogen vernemen dat zij dit punt van de Raad overneemt. De regering heeft aangegeven dat zij de commissie-Eversdijk niet voor de voeten wil lopen. Deze commissie heeft de Kamer echter aangegeven dat zij het geen punt zou vinden als er vijf of zes nieuwe handhavingspunten bij zouden kunnen. Zij kan daarmee leven en vindt het geen enkel beletsel voor haar functioneren. Al met al lijkt het mij voor de hand liggen dat het aantal handhavingspunten nu ook daadwerkelijk wordt uitgebreid. Zijn de bewindsvrouwen bereid om op deze manier uit het diepe dal te klimmen waarin wij nu met z'n allen zijn terechtgekomen?

Mevrouw Netelenbos heeft gezegd te streven naar herstel van het nachtrekime van 6 naar 7 uur. Er moest nog wat onderzoek worden gedaan naar de economische haalbaarheid. Het is nu bijna twee jaar later. Kan de minister ons op de hoogte stellen van de vorderingen op dit punt?

Ten slotte nog een vraag over de motie-Eversdijk die in mei vorig jaar in deze Kamer is aangenomen. Wij krijgen wederom veel klachten te horen over het niet-consistent uitvoeren van deze motie. Het gaat met name om de onderdelen 2 en 4. Ik roep de minister op om de motie na te lezen en met name die onderdelen te

bestuderen. Ik noem als voorbeeld de A27, Utrecht-Eemnes. Waarom worden die twee onderdelen niet uitgevoerd?

*N

De heer **Van den Oosten** (VVD): Voorzitter. Lettend op recente berichten, spreek ik met weemoed over waterbeheer in onze mooie vergaderzaal. Het ziet er helaas naar uit dat dit de laatste zittingsperiode van de Eerste Kamer is waarin dat nog kan. Een denktank van knappe koppen heeft immers in opdracht van het Amerikaanse Pentagon een rapport over de gevolgen van klimaatverandering in februari jongstleden uitgebracht. Daarin wordt glashard de conclusie getrokken dat onze hofstad over drie jaar een spookstad onder water is. Amersfoort komt dus aan zee te liggen. Ik heb in de wandelgangen geluiden gehoord dat de staatssecretaris laarzen aan de Kamerleden ter beschikking stelt als het eerder gebeurt.

Sprekend over waterbeheer moet worden gezegd dat het kabinet met zijn recente standpunt over de toekomst van het waterbeheer belangrijke stappen heeft gezet en nadere stappen aankondigt, zoals modernisering en bundeling van de waterschapsverkiezingen, één tarief voor alle waterdiensten, van drinkwater tot gezuiverd rioolwater, en één heffing voor de zorg van droge voeten. Dit standpunt is in de pers ook wel aangeduid met kiezen voor een kleine revolutie in het waterbeheer. Hoewel wij niet zo voor revolutie zijn, spreekt deze de leden van de VVD-fractie wel aan. Wij verwachten met het kabinet dat de burger er beter mee af is en daar gaat het ons vooral om. Wel zetten wij kanttekeningen bij en hebben wij vragen over enkele onderdelen, in afwachting van de voorstellen die ook onze Kamer zullen bereiken.

Voor de bekostiging van het regionaal waterbeheer zijn de komende jaren forse extra investeringen nodig. Ter voorkoming van wateroverlast en anders omgaan met water is tot 2015 maar liefst een bedrag van ongeveer 9 mld euro nodig. Daar komt nog een bedrag van 5 mld euro bovenop voor vervanging van riolering. Dit bevreemdt ons, want vervanging van riolering is een gemeentelijke taak die gefinancierd wordt via een heffing. Het kabinet streeft naar een financieringsstructuur voor de gehele waterketen met op termijn, over 3 tot 5 jaar, een geïntegreerd waterketentarief met een vast en een variabel deel. Ontstaat hiermee niet de situatie dat de gemeenten die onvoldoende rioolonderhoud en vervanging hebben gepleegd daarvoor worden beloond? Ontstaat hiermee ook niet de mogelijkheid dat burgers uit gemeenten die wel tijdig hebben geïnvesteerd en betaald, nu nog eens aangesproken kunnen worden? Ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris op dit punt want het gaat om grote bedragen.

De VVD-fractie heeft kennis genomen van een alternatief voorstel van de VNG waarin het gemeentelijk rioolrecht moet worden verbreed met een grond- en regenwaterheffing. Ik ben benieuwd naar de mening van de staatssecretaris hierover. Een ander aspect aan verbreding van een gemeentelijke heffing is immers het nadeel dat gemeentelijke lasten jaar na jaar sterker blijken

te stijgen dan het inflatiepercentage. Dat stijgt ook dit jaar met 7,5%, in een tijd waarin matiging buitengewoon belangrijk is voor onze economie en werkgelegenheid. Hoe denkt de staatssecretaris over deze relatie?

Het bestaansrecht van de waterschappen is zelden frequenter aan de orde gesteld dan in de afgelopen twee jaren. In 2001 heeft de Raad voor het openbaar bestuur de positie van het waterbestuur aan de orde gesteld. De ROB beval aan om nog eens apart te studeren op de relatie tussen functioneel bestuur, oftewel het waterschap, en het algemeen bestuur, oftewel de provincie. Een jaar later werd een interdepartementaal beleidsonderzoek inzake water gestart. Het kabinet heeft, kort samengevat, besloten de waterschappen als functioneel bestuur te handhaven. Dat is een juiste keuze. Blijkens een recent NIPO-onderzoek denken de burgers daar ook zo over. De waterschappen en hun organisatie, te weten de Unie, functioneren uitstekend. Daaraan kan een enkele ingezakte dijk, nota bene door droogte, niets veranderen.

Kiezen voor waterschappen betekent niet dat alles bij het oude blijft. Er komen immers drie belangrijke wijzigingen, zo men wil vernieuwingen. Ze hebben betrekking op de bestuurssamenstelling, het kiesstelsel van de waterschappen en de financieringssystematiek, waarover ik al heb gesproken. In de huidige bestuurssamenstelling en de wijze van kiezen van de waterschappen is een aantal knelpunten te constateren. Thans wordt uitgegaan van vijf categorieën. Voor de kiezer is het onderscheid tussen die categorieën niet altijd duidelijk. Sommigen ervaren ook de democratische legitimering van waterschapsbestuurders als een probleem door de wijze waarop de zetelverdeling plaatsvindt en door de beperkte opkomst bij waterschapsverkiezingen. Het kabinetsvoorstel om het aantal belangencategorieën terug te brengen, spreekt ons daarom aan. De waterschapsverkiezingen in de toekomst te laten plaatsvinden via een lijstenstelsel in plaats van via een personenstelsel, spreekt ons eveneens aan. Met het kabinet zijn wij van mening dat de opkomst bij de waterschapsverkiezingen moet worden vergroot, teneinde de democratische legitimatie te vergroten. Invoering van het lijstenstelsel maakt de keuze voor de burger eenvoudiger en zal daardoor naar verwachting bijdragen aan een hogere opkomst. Om dit verder te versterken is het volgens de VVD-fractie belangrijk om de waterschapsverkiezingen, zeker als het lijstenstelsel er is, te laten samenvallen met de provinciale Statenverkiezingen. Van schriftelijk stemmen gezellig terug naar het stemhokje, waar men toch moet zijn voor de andere verkiezingen. Wat is de opvatting van de staatssecretaris hierover?

Onze waterschappen zijn om allerlei redenen, die wij onderschrijven, al jaren onderhevig aan een sterke schaalvergroting. Thans hebben wij er nog 37; per 1 januari 2005 zullen het er nog maar 27 zijn. Dan stopt het uitgezette samenvoegingstraject. Wat ons betreft blijft dat zo. Schaaldiscussies zijn altijd lastig, maar wij horen te vaak geluiden over dreigende bureaucratisering binnen grote organisaties, en een te grote afstand tussen bestuur en bestuurden. Wat is de mening van de staatssecretaris hierover?

Dat de dagelijkse files op onze snelwegen tot veel problemen en ergernis leiden, behoeft geen betoog. Te vaak, te lang en op te veel plaatsen staat werkend Nederland stil en stopt het goederentransport. Het gevolg is grote schade voor de economie, de werkgelegenheid en het milieu. De files nemen niet af, maar toe. Volgens de Filemonitor 2003 is het aantal files met maar liefst 4% toegenomen. Een geweldige uitschieter was op 26 februari jl., die in de pers inmiddels "zwarte donderdag" wordt genoemd, toen wij met vijf centimeter sneeuw 762 km file scoorden. De grote zorg was dat ook het spoorvervoer zou vastlopen met vijf centimeter sneeuw. Hoe doen ze dat eigenlijk in Zwitserland? Over dat onderwerp hoor je ze daar nooit. Dat geldt ook voor bladeren op de rails. Wat is de mening van de minister in dit verband?

Ik geef nog een voorbeeld. Burgemeester Deetman van Den Haag zei het treffend tijdens de recente Hofstadlezing: "Om de bereikbaarheid van de Randstad te verbeteren, moet snel worden ingegrepen. Als economische grootmacht is deze stedelijke regio al afgezaakt van de derde naar ergens rond de tiende plaats in Europa." Hoezo zijn wij klaar om nieuwe kansen binnen het straks grotere Europa maximaal te benutten, als wij er in de huidige situatie zo voorstaan? De VVD-fractie vertrouwt er graag op dat dit voor een belangrijke oud-Europarlementariër een belangrijke zorg is.

Het nog altijd sterk achterlopen van de capaciteit op grote delen van ons hoofdwegenet is schrijnend. Vele kilometers snelweg, ook van onze zo belangrijke achterlandverbindingen, zijn nog even breed als bij de aanleg in de jaren vijftig en begin jaren zestig. De belangrijkste oorzaak van het achterblijven van de nodige investeringen is geld, proceduretijd en politieke wil. Het beschikbare geld is vastgelegd en verdeeld in het MIT. Daar willen wij het vandaag niet over hebben, ofschoon er meer geld naar infra zou moeten naar de mening van mijn fractie. Wat de VVD-fractie wél aan de orde wil stellen, is versnelling van procedures en het eerder gereed hebben van plannen, vooral voor wegverbredingen. Gelukkig worden door middel van spits- en plusstroken een aantal knelpunten weggenomen, maar dat mag nimmer het zicht op structurele oplossingen, zoals echte wegverbredingen, wegnemen.

Op het terrein van wetgeving zijn de afgelopen jaren tal van acties ondernomen om procedures te stroomlijnen en te verkorten. In 1994 is de Tracéwet in werking getreden. In diezelfde tijd trad een wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake nimby in werking. Het thema stroomlijning en vereenvoudiging van procedures heeft de laatste jaren dan ook volop aandacht gehad. Ik kan daarvoor nog noemen: de wijziging van de Tracéwet die in 2000 in werking is getreden, de Spoedwet wegverbreding en de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de rijksprojectenprocedure. Het thema komt verder aan de orde bij de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De heer **Pormes** (GroenLinks): U vindt eigenlijk dat er te weinig geld gaat naar infrastructuur. Bedoelt u daarmee ook het openbaar vervoer?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Jazeker.

De heer **Pormes** (GroenLinks): In welke verhouding ziet u die investering? Op dit moment gaat er vijf keer zo veel geld naar wegen als naar openbaar vervoer. Vindt u dat dit verschil groter of kleiner moet worden?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Het is in de eerste plaats van belang dat er meer geld gaat naar investeringen in infrastructuur, zowel naar wegen als naar rails. Ik kom later nog terug op bijvoorbeeld het Randstadspoor. Dat heeft ook te maken met uw opmerking over het experiment in Londen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Het is goed om te weten hoe u erover denkt. Je kunt een euro maar één keer uitgeven. In welke verhouding ziet u de investeringen in openbaar vervoer en wegen?

De heer **Van den Oosten** (VVD): Ik denk niet dat je dat kunt meten. Je kunt niet zeggen: wij besteden zoveel procent aan openbaar vervoer en zoveel procent aan wegen. Dat heeft alles te maken met de plannen die beschikbaar zijn, en wanneer welk geld kan worden weggezet.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Het geeft op zijn minst aan welke prioriteit u stelt.

De heer **Van den Oosten** (VVD): Ik zei al dat wij nog snelwegen hebben uit de jaren vijftig en zestig die nog even breed zijn als bij de aanleg. Natuurlijk is ook het spoor buitengewoon belangrijk. Ik kom nog te spreken over Randstadspoor. Het is van belang de automobilist een echt alternatief te bieden. Daar gaat het om.

Met betrekking tot het versnellen en bekorten van procedures heb ik een aantal voorbeelden genoemd. Ik wil graag van de minister weten of zij ons nader kan informeren over de voortgang. Het gaat mijn fractie nog lang niet snel genoeg. De universiteit van Utrecht heeft recent onderzoek gedaan naar de werking van de Tracéwet. In algemene zin wordt geconcludeerd dat de Tracéwet voldoet, maar dat op onderdelen verbeteringen mogelijk zijn. Belangrijker voor de toepassing van de Tracéwet dan wetswijziging, aldus het rapport, is een verbetering van de interne werkwijze bij de overheid. In het kabinetsstandpunt over dit rapport wordt terecht op beide aspecten ingegaan. Het kabinet meent dat de invoering van een verkorte Tracéwet-procedure een aanmerkelijke bijdrage kan leveren aan bespoediging van de besluitvorming. De conclusie dat vooral verbetering van de interne werkwijze van de overheid een aanzienlijke winst kan opleveren, wordt onderschreven. Kan de minister aangeven wanneer de implementatie van deze conclusies en aanbevelingen plaatsvindt? Daar is in het inmiddels verschenen kamerstuk op nr. 29385 van 26 maart jongstleden nog onvoldoende duidelijkheid over gegeven.

-

Van een eerste plan tot openstelling duurt het vaak tientallen jaren voordat infrastructuur voor rail en weg beschikbaar komt. Ook bij verbetering van bestaande infrastructuur klemmt dat zeer. De VVD-fractie pleit ervoor

om procedures eerder te starten, ook voor infra waarvoor nu nog geen geld beschikbaar is.

Wij pleiten voor panklare plannen op de plank of in een zeer ver gevorderd stadium van procedure. Ook dient daarbij het verwerven van stroken grond mogelijk te worden. In de agrarische sector vinden veel bedrijfsbeëindigingen of schaalvergrotingen plaats. Tijdig meedoen kan jaren tijdswinst opleveren. In financiële zin vormen grondaankopen immers een klein deel van de kosten van een project. De tijdswinst maakt dat méér dan goed. Bovendien kan dat ook van belang zijn voor het creëren van zones langs infrastructuur. Men zou het ook kunnen aanduiden als vrijwaringzones waardoor toekomstige belemmeringen kunnen worden beperkt of tegengegaan.

Voor tussentijdse wijzigingen van plannen die op de plank liggen, behoeft niet te worden gevreesd. Bij nieuwe regelgeving dient met bestaande plannen rekening te worden gehouden. Bovendien is het beter een plan op een onderdeel te moeten wijzigen dan het nog in zijn geheel te moeten ontwikkelen. Opmerkelijk is dat dit probleem zich juist bij een langdurige procedure kan voordoen. De onderzoekers van de universiteit van Utrecht merken namelijk op “dat een langdurige procedure kan leiden tot ernstige vertraging als in de tussenliggende periode nieuwe regelgeving of beleidsregels van toepassing zijn geworden en onderzoeksgegevens verouderen.”

Als de economie weer aantrekt en er weer belastingmeevallers zijn die voor infra kunnen worden aangewend, of als er geld overblijft dat niet tijdig kan worden weggezet, of als er überhaupt meer geld beschikbaar komt, moet het geen tien jaar duren voordat de veelgeplaagde en veel betalende automobilist, trein- en metroreiziger (Randstadspoor) er iets van merken.

In het blad Provincies.nl van 3 februari 2004 staat een artikel onder de kop “Onderhoud rijksweg kan goedkoper, sneller en veiliger”. Daarin wordt gesteld dat er verspreid over Nederland 1000 km weg ligt dat niet behoort tot het snelwegennet en toch door het Rijk wordt onderhouden. De provincies hebben via het IPO al twee jaar geleden voorgesteld om het onderhoud van deze wegen over te nemen. Het idee is positief ontvangen maar daarna is het stil geworden, aldus het artikel. Gegevens van het IPO laten zien dat provincies het onderhoud goedkoper kunnen doen. Bovendien kunnen na overdracht lokale en regionale knelpunten beter en sneller worden aangepakt. Minder instanties gaan er dan over. Dit zou ook kunnen passen in de bezuinigingen bij Rijkswaterstaat, inclusief de mogelijkheid van personeelsoverdracht, et cetera. Onderschrijft de minister deze opvatting en wat is de stand van zaken?

Ik zou willen eindigen met een anekdote waren wordt aangetoond dat méér auto's goed zijn voor het milieu. Daarvoor citeer ik uit een redactioneel hoofdartikel in de eerste uitgave in 1893 van een krant die later de grootste van Nederland zou worden. Het staat onder de kop “Olie trekpaard van de toekomst.” “Het vandaag verschenen eerste nummer van dit kersverse dagblad betekent in velerlei opzicht een nieuw begin. Dat geldt zowel voor deze krant als voor het net begonnen jaar 1893 dat nog als een onbeschreven blad voor ons ligt.

Inmiddels werpt echter ook de met rasse schreden naderende twintigste eeuw al zijn schaduwen vooruit. Een eeuw waarin zich ongetwijfeld grote en voor ons nu nog vaak onvoorstelbare veranderingen zullen voltrekken. Maar als de voortekenen niet bedriegen, zou daarbij wel eens een rol van betekenis kunnen zijn weggelegd voor de pas 2,5 jaar geleden nog met medewerking van wijlen Zijne Majesteit Koning Willem III opgerichte Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot exploitatie van petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië. Het ziet er immers naar uit dat de olie die deze jonge onderneming nu sinds enige tijd op Sumatra wint, veelbelovende perspectieven biedt. Daarbij moet dan nog niet eens zozeer worden gedacht aan de lampolie waarin de grondstof momenteel vrijwel uitsluitend wordt omgezet. Die wordt weliswaar met toenemend succes aan de man gebracht, maar er zijn aanwijzingen dat het bijproduct dat daarbij vrijkomt en “benzine” wordt genoemd, zo mogelijk nog interessantere mogelijkheden in zich bergt.

Er is de laatste tijd al veel geschreven over de zogeheten “automobielen”, ook wel kortweg “auto's” genoemd, die dezer dagen overal ter wereld in ontwikkeling zijn. Als het waar is wat deskundigen beweren, dat deze benzine, die nu nog als waardeloos afval wordt vernietigd, de ideale brandstof zou zijn voor zulke “wagens zonder paard”, gaat de jonge oliemaatschappij ongetwijfeld een gouden toekomst tegemoet. Het lijdt immers geen twijfel dat deze machines ooit het straatbeeld zullen gaan beheersen. Alleen al uit milieuoverwegingen lijkt dat onvermijdelijk. We kunnen immers niet maar gewoon doorgaan met het laten verstoppert van ons wegennet door steeds meer paard en wagens. Al een goede 40 jaar geleden, om precies te zijn in 1851, werd berekend dat de straten van Parijs binnen een eeuw, dus in 1951, schuil zullen gaan onder een laag tot kniehoogte reikende paardemest, als het roer op het gebied van de verkeersproblematiek niet drastisch zal worden omgegooid. Wat voor stankoverlast daar het gevolg van zal zijn, laat zich gemakkelijk raden.

Zover mag het dan ook niet komen. Het is ook niet nodig, want de automobiel, die de openbare weg nu eenmaal niet met uitwerpselen pleegt te bevuilen, biedt daarvoor zowel een milieuvriendelijke als moderne oplossing.”

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik ben het helemaal eens met wat met deze anekdote wordt gezegd. Hieruit kun je een les trekken. Er is 200 jaar geleden niet geïnvesteerd in de bouw van nieuwe wegen of de verbreding ervan. Die investering zou nodig geweest zijn voor al het vervoer met paard en wagens. Er is daarentegen geïnvesteerd in nieuwe technologieën. Daarvoor heb ik nu ook gepleit. Ik heb dus de VVD helemaal aan mijn zijde. Bovendien is het ook wel eens handig dit soort verhalen in Jakarta te houden.

De **voorzitter**: Ik constateer dat u geen vragen hebt gesteld. Het woord is aan de heer Van Raak.

*N

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. Niet alleen nu bij het betoog van de heer Van Oosten, maar wel vaker merk ik bij woordvoerders van de VVD dat zij een eigenaardig heimwee hebben naar de negentiende eeuw. Misschien moeten wij daar elkaar nog eens over bijpraten.

Mevrouw de voorzitter. De woordvoerder voor Verkeer en Waterstaat van mijn fractie kan hier vandaag helaas niet het woord voeren. Hij is onderweg naar huis uit Irak. Wel heeft hij laten weten dat er in Irak nog geen vrede is, dat daar nog geen democratie is en dat ook de kwaliteit van het vervoer er het afgelopen jaar niet erg op vooruit is gegaan.

In mijn korte bijdrage wil mijn fractie de bewindspersonen -- beiden van harte welkom! -- enkele vragen van algemene aard stellen. Vooral wil ik spreken over de toekomst van de Nederlandse Spoorwegen, de voorgenomen aanbesteding in het stads- en streekvervoer en de uitvoering van enkele grote infrastructurele werken.

De staatssecretaris heeft het moeilijk met het onderhandelen met de Nederlandse Spoorwegen. Zij stelt strenge eisen aan het bedrijf en wil bijvoorbeeld dat de treinen meer op tijd rijden, meer mensen een zitplaats krijgen en dat de prijsverhogingen worden gekoppeld aan betere prestaties. De Tweede Kamer vond haar eisen begrijpelijkerwijs nog niet voldoende en wil nog punctuelere treinen, nog betere service en zelfs een prijsverlaging als niet aan de gestelde eisen wordt voldaan. Niet alleen de Kamer, maar ook de vakbonden en consumentenorganisaties bemoeiden zich met de gang van zaken bij de Nederlandse Spoorwegen.

Bij de liberalisering van de NS vanaf 1995 stonden het kabinet enkele doelen voor ogen, zoals lagere prijzen en een betere service. De staatssecretaris weet dat de prijzen zijn gestegen en dat de service is verslechterd. Een andere doelstelling was vermindering van de overheidsbemoeienis. Is de staatssecretaris het met mij eens dat bij liberalisering van de NS niet alleen de doelstelling van lagere prijzen en betere service, maar ook die van minder overheidsbemoeienis een illusie zijn gebleken? Voor de relatieve buitenstaander die ik ben is er rondom de Nederlandse Spoorwegen een vreemde bestuurlijke situatie ontstaan. De staatssecretaris is de enige aandeelhouder van de NS, maar toch heeft zij grote moeite om met zichzelf tot een goed resultaat te komen. Als bestuurder ziet zij zich geplaatst in een moeilijke situatie. Deelt de staatssecretaris onze mening dat bij de NS een vreemde situatie is ontstaan: de overheid wordt wel verantwoordelijk gesteld, maar zij mag niet het beleid bepalen? Is het dan niet zinvol om de aandeelhouder een grotere stem te geven?

In de begroting spreekt de minister van een onverwachte achteruitgang van de infrastructuur bij het spoor. Dan heeft de minister in de afgelopen jaren toch niet zo erg goed opgelet.

Deskundigen hebben er al vanaf het begin van de liberalisering op gewezen dat een publieke dienst als het spoorvervoer alleen winst kan maken als bezuinigd wordt op service, personeel, materieel én onderhoud. Twijnstra Gudde sprak al in 2001 van een achterstand van 227 mln euro. De minister stelt nu 853 mln euro nodig te hebben, alleen al om een verder afglijden van het spoornet te

voorkomen. Hoe verklaart de minister dat de grote achterstand in investeringen in de infrastructuur is ontstaan?

Ondanks de forse bedragen die worden uitgetrokken voor de aanleg en verbreding van wegen, is het zeer de vraag of de minister de toenemende congestie op de Nederlandse wegen het hoofd kan bieden. Ziet de minister, zo vraagt mijn fractie, het spoorvervoer als een alternatief voor het wegvervoer? Zo ja, getuigt het voorkomen van verder afglijden van de bestaande spoorinfrastructuur dan wel van voldoende ambitie?

Dat brengt mij bij die andere poot van het openbaar vervoer, het stads- en streekvervoer. De begroting spreekt van eigen verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten en bepleit een decentralisatie van geld en bevoegdheden. De minister wil dat per 2006 al het regionaal openbaar vervoer is aanbesteed en per 2007 al het gemeentelijk openbaar vervoer. Dit is immers vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000. Naar de opvatting van mijn fractie heeft dit ministerie de neiging om de eigen verantwoordelijkheid wat al te licht op te nemen. Het ministerie heeft in het verleden achterblijvende investeringen in het spoorvervoer door liberalisering getracht van zich af te schuiven. Problemen in het stads- en streekvervoer worden nu afgeschoven op de provincies en de gemeenten.

De vier grote steden evenals de stadsregio's hebben de minister in een open brief laten weten weinig te zien in de huidige plannen voor verplichte aanbesteding. Ervaringen in het streekvervoer leren dat aanbestedingen niet leiden tot meer en beter busvervoer en tot meer reizigers, maar wel tot het snijden in lijnen en frequentie en tot slechtere arbeidsomstandigheden voor werknemers. Bij de huidige aanbestedingen zal vooral worden geconcentreerd op prijs. De minister wil immers dat de reizigersbijdrage stijgt. Lokale en regionale overheden hebben weinig mogelijkheden om in een aanbesteding aandacht te besteden aan bijvoorbeeld toegankelijkheid en bereikbaarheid.

Regionale spoorlijnen als de Hofpleinlijn, de Zoetermeerlijn, de lijn Dordrecht-Geldermalsen en de lijn Arnhem-Tiel liggen slecht in de markt. De bereikbaarheid van plattelandsgebieden wordt door aanbestedingen van het busvervoer bedreigd en ook middelgrote steden als Uden en Veghel dreigen te worden geïsoleerd. De eigen verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies voor het openbaar vervoer betekent in de praktijk niet dat zij ook keuzevrijheid hebben. Kan de minister instemmen met de bezwaren van de grote steden en de stadsregio's tegen de huidige vorm van verplicht aanbesteden? Hoe ver gaat in dit verband de eigen verantwoordelijkheid van lagere overheden? Hoeveel vrijheid wil de minister de lagere overheden geven?

Daar brengt me bij enkele infrastructurele werken waarvoor de minister mede verantwoordelijk is. Om te beginnen de Betuwelijn. Volgens de begroting zoekt de minister voor de Betuweroute, ik citeer "het meest gunstige exploitatiemodel". Dat lijkt mijn fractie hard nodig. De Betuwelijn is ondanks voortdurende waarschuwingen niet alleen een lelijk litteken in het hart van het Nederlandse landschap geworden, maar dreigt ook een economisch uiterst onrendabel project te worden. Voor

de periode 2004-2007 wordt een exploitatietekort verwacht van 100 mln euro. Hoe, zo vragen wij de minister, ziet haar meest gunstige exploitatiemodel eruit? En hoe zit het in dit verband met de eigen verantwoordelijkheid van de bedrijvenlobby's die zo sterk op de aanleg van deze spoorlijn hebben aangedrongen?

Een ander infrastructureel megaproject dat gepaard gaat met grote bestuurlijke en financiële problemen is de HSL. Evenals de Betuwelijn wordt ook dit project gekenmerkt door ondoorzichtige besluitvormingsprocessen en blijft onduidelijk hoe hoog uiteindelijk de kosten zullen zijn. In NRC-Handelsblad van 1 april zei Maurits van Witsen, emeritushoogleraar en oud-hoofd ontwikkeling en planning bij de NS, dat vanaf het begin duidelijk was dat het contract van de te leveren hogesnelheidsverbindingen ver onder de maat was. Van Witsen bepleit een andere aanpak van de HSL-Zuid en verwijst naar het oorspronkelijke plan van de NS waarin de HSL-Zuid rendabel wordt door het traject beter in te passen in de binnenlandse treindiensten. Is de minister bereid het huidige contract met HSA open te breken om een meer rendabele exploitatie van de HSL mogelijk te maken? Zo nee, welke mogelijkheden ziet de minister dan om het rendement van deze lijn te verzekeren?

Mijn partij is altijd de eerste om vraagtekens te plaatsen bij de financiële dekking van megaprojecten. Dit komt ons wel eens te staan op het verwijt van infrastructureel conservatisme. Achteraf moeten wij meestal constateren dat ook wij ongelijk hebben gehad. De overschrijdingen van de kosten zijn meestal veel hoger dan ook wij hadden kunnen bedenken. Dat veel kostenoverschrijdingen als onvoorzien worden beschouwd, is voor mijn fractie en teken van hardleersheid. Kostenoverschrijdingen zijn zo structureel dat zij voor bestuurders nauwelijks een verrassing kunnen zijn.

Veel erger is het als in het proces van besluitvorming financiële gaten bewust worden verzwegen, zoals bij de Noordzuidlijn in Amsterdam het geval lijkt te zijn. Scheidend PvdA-wethouder Halbertsma maakte onlangs duidelijk dat ten tijde van het besluit in oktober 2002 "volstrekt duidelijk was dat het met zulke budgetten niet kon". Ook de reeds vertrokken VVD-wethouder Dales zou dit hebben toegegeven. De minister is veruit de grootste betaler van dit project. Was het ministerie er in oktober 2002 van op de hoogte dat de voorstellen financieel ondeugdelijk waren? Is de minister net als mijn fractie van mening dat een bewust verzwijgen van extra kosten een democratisch en transparant besluitvormingsproces in de weg staat?

Mede in het licht van deze vragen heeft mijn fractie nog een vraag over het mogelijke zweeftreinproject. Een snelle verbinding tussen Groningen en Schiphol is naar het oordeel van mijn fractie hard nodig. Lering trekkende uit eerder genoemde projecten, moet mijn fractie echter opnieuw een infrastructureel conservatisme aan de dag leggen. Mijn fractie kan niet anders dan waardering opbrengen voor de manier waarop de zweeftreinlobby van Transrapid en de Stuurgroep Zuiderzeelijn miljoenen euro hebben toegezegd gekregen voor een vervoersvorm die vernietigende kritiek heeft gekregen in de adviezen van bijvoorbeeld de Raad voor verkeer en waterstaat, de

VROM-raad, het Nederlands economisch instituut en zelfs het Rijksinstituut voor volksgezondheid. Gemeenten blijken terughoudender te zijn met het toezeggen van geld. Hoe ziet de minister de mogelijkheden voor een toegankelijke en rendabele zweeftreinverbinding tussen Groningen en Schiphol en wat zijn eventueel de alternatieven?

Ten slotte moet mijn fractie nog wijzen op twee kleine punten. Milieubeleid blijkt voor deze bewindspersonen erg weinig prioriteit te hebben. In hun begroting stellen zij dat de uitvoering van het Nationaal milieubeleidsplan 4 naar hun mening afhangt van "het vermogen om structurele oplossingen te vinden en toe te passen zonder beslag op de rijksbegroting". Terecht merken zij op dat wat dit betreft weinig kan worden gegarandeerd. Dit gebrek aan ambitie op milieugebied staat in schril contrast met het beroep op rentmeesterschap, dat de bewindspersonen elders in de begroting doen. De heer Lemstra noemde deze term ook al. Ik vraag op dit gebied toch wat meer ambitie van de bewindspersonen.

Veel bedragen die de bewindspersonen toezeggen, staan pas ingepland voor na 2008, zoals de 60 mln euro extra voor het bevorderen van het fietsgebruik. Met permissie, maar mijn fractie hoopt niet dat dit kabinet er nog zo lang zal zitten. Evenals de opmerking over het milieubeleid is dit fietsbeleid slechts window-dressing. Graag hoor ik de reactie van beide bewindslieden.

*N

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Ik spreek ook namens de OSF. De woordvoerder van deze fractie is al naar bed.

Ik wil vijf onderwerpen aan de orde stellen: de bereikbaarheid van de Randstad, waterbeheer, verkeersveiligheid, de ambtelijke organisatie en Schiphol. Ik ga er eens even lekker voor staan. Wij zijn er nu toch.

De Randstad staat 's ochtends, 's avonds en tegenwoordig ook vaak overdag op slot. Wie bijvoorbeeld vanuit Vleuten of zoals ik uit Dordrecht de Randstad binnenkomt, weet dat het verkeer dagelijks hopeloos vastloopt. Elke dag weer.

Het aanvullend vervoer per spoor of andere vormen van openbaar vervoer zijn nog steeds een onvoldoende aantrekkelijk alternatief voor de automobilist. Het is te vol, de vertrek- en aankomsttijden zijn onbetrouwbaar en het is kwalitatief onder de maat. Veel aansluitingen tussen bus en trein zijn niet logisch. Op een bepaald moment is dat dan ook niet meer uit te leggen aan de reiziger die terecht een hoge kwaliteit eist voor zijn dure kaartje.

Het openbaar vervoer in de Randstad is niet op orde, waardoor mensen eerder geneigd zijn om de auto te nemen. Dat komt omdat dit openbaar vervoer in de Randstad niet vanuit een Randstadvisie is bedacht. Er zou sprake moeten zijn van een consistente lange termijn Randstadvisie openbaar vervoer. Nee, het zijn eerder losse stukje, kortetermijnoplossingen, praktisch aan elkaar geplakt, hooguit met de bedoeling om die samenhang te suggereren. Nu zal dit kabinet vooral investeren in het

aanleggen van nieuwe en het verbeteren van bestaande wegen, maar er zal ook een samenhangend openbaar vervoersplan voor de Randstad moeten komen. Ik denk aan een Deltaplan openbaar vervoer Randstad. De bestuurders in de Randstad schreeuwen om zo'n plan. Dat zegt iets over de noodzaak en dat zegt overigens ook iets over het draagvlak voor zo'n plan.

Waarom moet zo'n plan er komen? De Randstad is het kloppende hart van ons land. Op dit moment is de Randstad verantwoordelijk voor 42% van het aantal banen in Nederland. Het is dé economische motor van dit land en die motor moet natuurlijk blijven draaien. Met de aanstaande uitbreiding van de EU zal de belangrijke rol van stedelijke regio's alleen nog maar toenemen. De Nederlandse troef in de internationale concurrentieslag om de economische regio's is natuurlijk onze Randstad. Ik zeg het de heer Van den Oosten na: de positie van de Randstad is verschoven van de derde plaats internationaal naar de tiende plaats. Zo zakken wij dus met elkaar voor een belangrijk deel af.

Naar verwachting zal er in 2020 40% meer autoverkeer zijn dan nu. Naar onze inschatting kan de huidige Randstad dat natuurlijk niet aan als wij alleen maar investeren in de bereikbaarheid via de auto. In de visie van D66 en de OSF ligt in de Randstad van 2020 het zwaartepunt bij het openbaar vervoer -- net zoals overigens in andere dichtbevolkte stedelijke regio's -- en niet meer bij de auto. Hoe kijkt de minister tegen deze visie aan? Hoe kijkt zij aan tegen het ontwikkelen van een consistente visie op het openbaar vervoer in de Randstad? Het moet gaan om een plan voor de lange termijn, het moet een geheel zijn, waaruit wij dan een aantal investeringen kunnen doen voor de toekomst. Wij weten bijvoorbeeld dat er in de Amsterdamse regio en in de zuidvleugel initiatieven zijn om de mobiliteit te vergroten. Kunnen deze initiatieven van onderop, waarvoor veel draagvlak bestaat, op een warme ontvangst van de minister rekenen?

Wij weten natuurlijk nog niet wat er in de nota Mobiliteit staat. Maar om de Randstad enigszins bereikbaar te houden, is veel nodig: meer, beter, kwalitatief hoogwaardig en slimmer openbaar vervoer. In de spits komt 50% van het woon-werkverkeer in de Randstad met de trein. En dit percentage zal natuurlijk ook verder groeien. Er ligt een gouden kans voor de minister om zich op dit punt heel helder en heel duidelijk te profileren. Dat is goed voor de economie van de Randstad, goed voor de bereikbaarheid en goed voor de internationale concurrentiepositie van dit land.

Wij zijn ook blij met de draai die dit kabinet heeft gemaakt om nu wel te komen met een vorm van kilometerheffing. Wanneer denkt de minister met een plan te komen? Kan zij iets vertellen over de principes die daarbij gehanteerd gaan worden, bijvoorbeeld over de vervanging van de huidige verbruiksbelasting en de motorrijtuigenbelasting door een belasting per kilometer?

Ook de vier grote steden in de Randstad zitten met de handen in het haar om hun stedelijke economie nog enigszins bereikbaar te houden. Zij hebben inmiddels het idee ontwikkeld om doorstroomgaranties en reistijdnormering te ontwikkelen. Dat lijkt zo gek nog niet: binnen een garandeerde tijd van A naar B. Ook het

bevorderen dat lokaal verkeer zo veel mogelijk wordt weggehouden van de snelwegen, is een goed idee. Hoe kijkt de minister hiertegenaan?

Wij zijn ook benieuwd welke lessen de minister trekt uit het succes van de tolheffing in Londen. Er is veel ambtelijke en bestuurlijke belangstelling voor dit succesvolle project. Ook mijn fractie ziet wel iets in een Nederlandse toepassing. Nu is Amsterdam natuurlijk geen Londen. Welke lessen trekken de minister en het ministerie uit dit voorbeeld voor de Nederlandse situatie.

Wie de Randstad als een geheel ziet, snapt ook beter dat een spoortunnel bij Delft hartstikke nodig is. En op dit punt ben ik even het spoor bijster. Als ik het wel heb, ligt er een Kamerbrede motie van de overkant die erop neerkomt, dat voorrang moet worden verleend aan deze investering. Kan de minister uitsluitsel geven over hoe hiermee wordt omgegaan?

In de grote steden speelt nog een probleem dat ik hier kort aan de orde wil stellen. Het aanbod van stadsvervoer in de steden is natuurlijk verarmd als gevolg van de bezuinigingen. Het bedrijfsleven, maar bijvoorbeeld ook ziekenhuizen lijden hieronder. Alternatieve vormen van vervoer, bijvoorbeeld taxi's, zijn niet echt goedkoper geworden als gevolg van de liberalisering. In de ogen van mijn fractie vraagt ook hier het openbaar vervoer weer om een investering en om creatieve oplossingen.

Wat dat betreft, hebben onze fracties begrip voor de verkeerswethouders van de grote steden die niet staan te springen om aanbesteding van het stadsvervoer, vooral de metro en de tram. Het haalt gigantisch veel overhoop, kost veel tijd en geld en wat schieten wij er per saldo mee op? Openbare aanbesteding lijkt een sympathiek idee. In theorie leidt het tot een hogere kwaliteit voor een betere prijs, maar of dit ook in de werkelijkheid zo is, is nog maar de vraag. Wij kunnen ons dan ook heel goed voorstellen dat de marktwerking voor metro en tram in de grote steden op een andere manier wordt gestimuleerd dan door openbare aanbesteding. Ook via methoden van benchmarking is dit mogelijk. Graag willen wij een reactie van de minister op dit punt.

In het verlengde van de bereikbaarheidsvraagstukken vraag ik aandacht voor de succesvolle proeven met gratis of goedkoper openbaar vervoer. De proef die de provincie Zuid-Holland heeft genomen met gratis openbaar vervoer tussen Leiden en Den Haag is een doorslaand succes. Mijn fractie denkt dat op veel meer plaatsen in de Randstad gratis of goedkoper openbaar vervoer een uitkomst is om de leefbaarheid, de luchtkwaliteit en de doorstroming te vergroten.

In de wereld van de luchtvaart is de afgelopen dagen veel gesproken over een synergiebonus. Dat is zoiets als: je krijgt extra geld als je van één plus één drie weet te maken. Ik zou zo'n synergiebonus willen invoeren voor het openbaar vervoer: succesvolle experimenten om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen, verdienen een bonus. Zo was de gemeente Dordrecht succesvol met gratis openbaar vervoer tijdens de feestdagen en doet de gemeente Delft goede ervaringen op met een busretourtje voor één euro. Het zijn kleine initiatieven, maar volgens mij met geweldig grote gevolgen. Ik wil graag dat de

minister dit soort initiatieven stimuleert, aanjaagt en als best practices het land in zendt.

Beter en voordelig openbaar vervoer is een succesvolle manier om mensen uit de auto te krijgen. Immers, de calculerende burger weet gemakkelijk zijn eigen financiële voordeel uit te rekenen.

Van de weg naar het water is een kleine sprong of kleine duik. Ik complimenteer de staatssecretaris met haar aanpak om het waterbeheer in ons land te verbeteren. Het op één rekening krijgen van de kosten van gebruik en beheer van het water juichen wij toe: één waterrekening voor drinkwater, riolering en afvalwaterzuivering. Immers, het huidige waterbeleid kenmerkt zich nog te veel door een woud van regels, plannen en organisaties. Er zijn te veel partijen die zich bezighouden met het water en het behoud van hun eigen rol daarbij.

Een en ander kan echter onzes inziens niet zonder institutionele doorbraken. Wat dat betreft, vult de staatssecretaris haar beleid wel heel voorzichtig in. Je zou kunnen zeggen dat het slechts een rimpeling in het water betekent. Dat is gek, want zij ziet zelfs mogelijkheden voor institutionele vernieuwing tussen politieke partijen. Maar waarom pakt u dan niet die hopeloos ouderwetse waterschappen aan, mevrouw de staatssecretaris? Dit kabinet maakt, gelukkig, veel werk van het terugdringen van de administratieve lasten en van het realiseren van een andere overheid. Vindt de staatssecretaris dan ook niet samen met mijn fractie dat de bestuurlijke dichtheid in waterschapsland eigenlijk een beetje te groot is? Wat wij nu hebben, is in onze optiek een wat middeleeuws systeem. Waarom die waterschapsverkiezingen, die echt helemaal niemand iets doen en eigenlijk alleen maar geld kosten? Waarom die niet aanpakken en vernieuwen? Jong, ambitieus, institutionele vernieuwing; aanpakken zou ik zeggen. Wij verwachten dan ook meer lef op dit punt. In de gekozen koers zouden wij graag wat meer moed en doortastendheid willen. Kan de staatssecretaris iets meer vertellen over haar onzekerheid over het aanpakken van de waterschappen? Ik krijg ook graag iets meer informatie over de einddoelen en de termijn waarop zij die wil bereiken? Kan het beheer van het water niet gewoon aan de provincies worden overgedragen?

Ik wil dit debat ook aangrijpen om aandacht te vragen voor de verkeersveiligheid. Dit is een belangrijk thema waarvoor de Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties onlangs aandacht vroeg. In de meeste Europese landen daalt het aantal verkeersdoden al jaren, maar uitgerekend in Nederland stijgt het. Hoe kan dit worden verklaard? Het "streecijfer" voor verkeersdoden werd onder LPF-minister De Boer opgehoogd van 750 naar 950 per jaar. Inmiddels komen wij in de richting van drie verkeersdoden per dag. Is de minister het met ons eens dat het tij nu echt gekeerd moet worden? Wil zij spoedig een analyse verstrekken van de feiten en ons een samenhangend pakket van maatregelen in het vooruitzicht stellen? Wil de minister ook overwegen om een totaal verbod op alcohol in het verkeer in te stellen? Wil zij verder nagaan in welke mate het gebruik van hard- of softdrugs in het verkeer een rol speelt in de toename van het aantal slachtoffers? Ik vind het opvallend dat er geen enkele campagne wordt gericht op het terugdringen van

hard- en softdrugs in het verkeer, terwijl dit toch een belangrijk probleem is.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Wij hebben vorig jaar ook een debat gevoerd over het terugdringen van het aantal slachtoffers. Wij hebben aangedrongen op maatregelen om dit te bereiken, maar dit kost geld en wel 150 mln euro. Als de heer Schouw dergelijke maatregelen wil invoeren en de minister ook, is hij dan bereid om binnen de begroting een dekking te vinden voor dit bedrag?

De heer **Schouw** (D66): Het is een probleem dat deze Kamer geen budgetrecht heeft. Ik heb gezegd dat dit een ernstig probleem is en ik heb behoefte aan een analyse van de oorzaken. Als er maatregelen mogelijk zijn, moeten wij die nemen en dan moeten wij de kosten ook voor lief nemen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): De heer Schouw is een slimme volksvertegenwoordiger. Ik ga er daarom vanuit dat hij morgen met een slimme motie komt die wij zullen ondersteunen.

De **voorzitter**: Misschien mag ik erop wijzen dat deze Kamer wel budgetrecht heeft; zij heeft geen recht van amendement.

**

De heer **Schouw** (D66): Ik kan dan misschien een dekking aangeven.

Wie in de politiek zit, houdt ook vooral van politieke verhalen, wensen en mogelijkheden. Over de ambtelijke organisatie die daarover moet adviseren en de politieke besluiten mag uitvoeren, wordt vaak minder gesproken. Desondanks zijn er redenen om hierbij in deze Kamer expliciet stil te staan. Zo moeten er binnen vier jaar zo'n tweeduizend banen verdwijnen bij Rijkswaterstaat. Deze "oudste" rijksdienst moet afslanken, beter presteren en efficiënter gaan werken. Dit is nogal wat en dit gaat meestal niet vanzelf. Voor je het weet stranden goede voornemens in het moeras van de bureaucratie en moeten wij soms jaren achteraf constateren dat de ambities te hoog gegrepen waren. Wil de minister iets meer vertellen over haar voornemens op dit punt? Wat zijn bijvoorbeeld haar plannen voor de andere vier directoraten-generaal? Welke omslag wil zij met het ministerie bereiken? Welke veranderingen staan haar voor ogen en welke doelen stelt zij zich daarbij?

Tot slot wil ik nog iets zeggen over de voorgenomen privatisering van Schiphol. Mijn fractie heeft de grootst mogelijke bedenkingen bij de privatisering van Schiphol. Wij zien Schiphol niet als een normaal bedrijf, omdat het een cruciale publieke taak heeft, namelijk om als een veilige en binnen de milieunormen opererende internationale luchthaven in Nederland te functioneren.

Inmiddels beperkt Schiphol zich niet alleen tot het vervullen van die publieke taak, maar ontwikkelt zij zich ook commercieel als projectontwikkelaar. Zo heeft zij haar eigen formule "creating airport cities" in de markt gezet. Deze commerciële ontwikkelingen mogen naar de mening van onze fracties echter nooit het zicht ontnemen op het

zorgvuldig vervullen van de publieke taak van de luchthaven. Ik zeg het maar, zoals het is: de voortdurende discussie over het al dan niet handhaven van de milieunormen levert geen bijdrage aan het imago van Schiphol als betrouwbare uitvoerder van publieke taken.

Er is veel gedoe en deels wordt dat veroorzaakt, doordat de belangen uiteenlopen. Het staat op gespannen voet met elkaar om publieke en commerciële belangen gelijktijdig te willen behartigen, wat voor regels je daar ook voor probeert te bedenken. Schiphol is in onze optiek ook geen normaal bedrijf, omdat het niet failliet kan gaan. Het is een monopolist, waarbij de overheid altijd als achtervang blijft bestaan. Bij een normaal bedrijf vervult de overheid die rol nu eenmaal niet. Is de staatssecretaris het hiermee eens? Is zij het daarom ook met ons eens dat het niet verstandig is om de aandelen van Schiphol aan beursgevoeligheid bloot te stellen?

De heer **Van Raak** (SP): Ik ben het van harte met u eens dat publieke en commerciële belangen op gespannen voet met elkaar staan. Ik had verder geen betere analyse over Schiphol kunnen maken. Ik ben echter wel benieuwd om van u te horen of u deze analyse ook van toepassing acht op de Nederlandse spoorwegen.

De heer **Schouw** (D66): Op die vraag heb ik mij niet geprepareerd. Ik proef nu even de nieren van de bewindslieden in het dossier Schiphol.

De heer **Van Raak** (SP): U moet toch wel kunnen zeggen of u uw analyse dat de commerciële en de publieke taak van Schiphol niet met elkaar in overeenstemming kunnen worden gebracht, in principe ook geldt voor de Nederlandse spoorwegen?

De heer **Schouw** (D66): Ik betoog dat het in de praktijk hartstikke moeilijk is om publieke en commerciële belangen op een goede manier bij elkaar te brengen. Wij proberen dat te realiseren door wet- en regelgeving en dergelijke, maar in de praktijk blijkt dat ze op gespannen voet met elkaar staan. Ik zou de woorden “in principe” dan ook niet willen gebruiken. Ik vind niets meer en niets minder dan dat wij uit het gedoe om Schiphol de les moeten trekken dat wij Schiphol niet aan beursgevoeligheid moeten blootstellen.

Overigens ben ik ook benieuwd hoe de staatssecretaris dit dossier beoordeelt, nu een meerderheid in de Tweede Kamer privatisering van Schiphol lijkt af te wijzen.

Voorzitter. De fracties van D66 en OSF zien dat er veel moet gebeuren op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Er is veel achterstallig onderhoud aan weg, spoor en water. Beide bewindslieden werken gelukkig voortvarend aan het wegwerken van deze achterstand, maar dat laat onverlet dat het de echte uitdaging is om de huidige achterstand om te zetten in een voorsprong. Als het voornaamste strategische anker zien onze fracties de investeringen in een volledig en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. Er moet een deltaplan komen voor het openbaar vervoer in de Randstad. Dat is een goede en zinvolle investering om de economische concurrentiepositie van de Randstad te waarborgen.

*N

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik voer mede namens de fractie van de ChristenUnie het woord. Het is mij verder een groot genoegen om beide bewindslieden aan het begin van deze nieuwe dag welkom te mogen heten.

Wie water deert, die water keert. Zo hebben wij lang naar de waterproblematiek gekeken. Wij weten nu wel beter.

Het waterbeheer zal ons land de komende jaren veel financiële hoofdbreken opleveren. De maatregelen tegen wateroverlast, de vervanging van de riolering, het grondwater en het regenwater in stedelijke gebieden zullen grote investeringen met zich brengen. Daarnaast zal veel inzet gevergd worden, met name van de waterschappen, om op een deskundige wijze hieraan uitvoering te geven. Om die reden is het van belang dat het kabinet heeft besloten, de waterschappen te handhaven.

Regelmatig wordt het bestaansrecht van de waterschappen ter discussie gesteld. Juist op het vlak van de waterstaatszorg vinden wij functioneel bestuur belangrijk. Hierdoor onderscheidt het waterschap zich ten principale van lichamen van algemeen bestuur. Bovendien bepaalt het provinciebestuur de reglementaire taak van het waterschap, oefent het toezicht uit op de wijze van taakuitoefening en draagt het zorg voor de afstemming van de waterschapsactiviteiten op de behartiging van belangen die behoren tot de beleidsterreinen van de provincie zelf of van de gemeenten in het betreffende gebied.

Voor de waterschappen is de uitvoering van het Nationaal bestuursakkoord water een uiterst belangrijk beleidspunt. Zijn alle waterschappen al actief aan de slag met de uitvoering en zijn hun ambities en plannen bestuurlijk al vastgelegd? Er is 100 miljoen euro door het ministerie beschikbaar gesteld voor concrete projecten. Ook waterschappen zullen hun financiële verantwoordelijkheid nemen: ongeveer 60% van de totale kosten van het maatregelenprogramma 2003-2007. Kan al worden medegedeeld of de meekoppelgelden van LNV, VROM en de provincies, in totaal 40% voor de EHS en de uitvoering van reconstructieplannen, al beschikbaar zijn gesteld? Is de staatssecretaris bereid om met haar ambtgenoten van LNV en VROM deze koppeling van beleidsdoelstellingen en beschikbare gelden tot stand te brengen? Wij missen in de begroting ambities; er is sprake van een korting op externe inhuur ten behoeve van verdere invulling van het NBW. Kan de staatssecretaris aangeven op welke onderdelen van het NBW zij wil korten?

Filosofierend over de Europese regelgeving spelen twee zaken een rol. In de eerste plaats de implementatie van de kaderrichtlijn Water. Onze fracties pleiten ervoor om, waar mogelijk, maatregelen samen te laten lopen met de maatregelen die gericht zijn op voorkoming van wateroverlast. Wij pleiten ook voor een realistisch ambitieniveau, dat aansluit bij de doelstellingen die verwoord zijn in de Vierde nota waterhuishouding. Is de staatssecretaris bereid om dit uitgangspunt te hanteren in de Brusselse onderhandelingen over chemische normstelling en ecologische doelstellingen? In de tweede plaats de nieuwe concept-zwemwaterrichtlijn. Deze

richtlijn leidt tot extra beleidsmatige monitoring- en verantwoordingsverplichtingen. Bovendien zullen als gevolg van strengere eisen, minder locaties de functie van zwemwater krijgen. Wij zijn voorstander van een vernieuwde richtlijn die, ten opzichte van het thans voorliggende concept, realistisch en haalbaar moet zijn. Kan de staatssecretaris toezeggen dat het de inzet van het kabinet is om in de Milieuraad te komen tot een realistische en uitvoerbare nieuwe zwemwaterrichtlijn? Bij het onderwerp van wetgeving vragen wij voor drie zaken aandacht. In de eerste plaats vragen wij om een toezegging dat het kabinet in 2004 werkt aan vereenvoudiging van de bestuurssamenstelling en de financiering van de waterschappen. Met de voorstellen vanuit het veld is in verband met het IBO bekostiging regionaal waterbeheer tot nu toe niets gebeurd. Ook met het oog op een succesvolle uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water, waarin de financiering van maatregelen ter beperking van de overlast dus is geregeld, is het noodzakelijk dat de vereenvoudiging van de bestuurlijke en financiële structuur van het waterschap nu snel wordt opgepakt. Onlangs is het lang verwachte kabinetsstandpunt verschenen. Daarin neemt het kabinet niet alleen een standpunt in inzake het IBO-rapport, maar ook een standpunt inzake de eerdere Unievoorstellen. Dat is een goede zaak. Het is van belang dat - na de discussie met het parlement - de benodigde wetwijzigingen snel tot stand komen. Kan de staatssecretaris dit onderschrijven? Welke planning staat haar voor ogen?

In de tweede plaats heeft het kabinet laten weten tot integratie van de waterwetgeving te willen overgaan. Dit streven sluit goed aan bij eerdere wensen, onder meer uit de Tweede Kamer. Kan de staatssecretaris over dit onderwerp een meer uitgewerkte notitie toezeggen, bijvoorbeeld inzake de opzet en de tijdsplanning? In de derde plaats betreft het grondwater. Het ministerie heeft gemeld dat een eerste conceptversie van het voorstel voor een wijziging van de Wet op de waterhuishouding inzake het grondwaterbeleid in de stedelijke leefomgeving in september 2003 gereed zou zijn. Wij hebben die conceptversie nog niet gezien. Hij is ons mogelijk ontgaan. Kan hierover iets worden medegedeeld?

Onder het onderwerp veiligheid valt een aantal projecten die naar onze mening onvoldoende prioriteit hebben en/of voortgang boeken. Genoemd kunnen worden:

- Veiligheid Nederland in Kaart. Dit is een voor de waterschappen belangrijk studieproject waarbinnen onder andere het ministerie heeft geprioriteerd; slechts 29 van de 53 dijkringen worden meegenomen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat een volledig beeld zal worden gegeven van de gevolgen van de nieuwe veiligheidsfilosofie, voordat hieraan beleidsmatige en politieke consequenties worden verbonden?

- de zwakke schakels in de kustverdediging. Uit nadere informatie van het ministerie valt af te leiden dat de komende jaren onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de door alle partijen erkende zwakke schakels adequaat en tijdig te versterken. Gedacht wordt aan een vorm van voor-financiering vanuit waterschap of provincie, of een combinatie daarvan. Wij vinden dat veiligheid tegen overstroming de hoogste prioriteit moet

houden en niet afhankelijk mag worden gemaakt van beschikbare financiële middelen. Kan de staatssecretaris toezeggen om, zonodig binnen de V&W-begroting, zelf extra middelen vrij te maken voor de aanpak van de zwakke schakels?

- Ruimte voor de rivier. De concrete uitvoering van dit plan is sterk afhankelijk van onderzoek, studie, overleg en procedures; ondertussen is de veiligheid in dit gebied, conform de normstelling in de Wet op de waterkering formeel niet op orde. Onze fracties pleiten ervoor onder meer in financiële zin prioriteit toe te kennen aan structurele ruimtelijke maatregelen. Bovendien pleiten wij ervoor om concreet aan de slag te gaan met projecten die uitvoeringsgereed zijn en draagvlak in het gebied hebben. Is de staatssecretaris bereid om naast het formele BKP-spoor alvast aan de slag te gaan met maatregelen ter verbetering van de veiligheid?

- Wijziging Wet op de waterkeringen. Reeds in 2001 bereikten Rijk, IPO en Unie van Waterschappen een akkoord over de nieuwe financieringsstructuur voor de primaire waterkeringen. Tot nu toe heeft dit geen beslag gehad in een betrekkelijk eenvoudige wijziging van de Wet op de waterkeringen. Is de staatssecretaris bereid een voorstel hierover met spoed af te ronden?

Het tienjarensценario waterbodems heeft een grote versnelling gebracht in de uitvoering van baggerprojecten, met name in het stedelijk gebied, en het opheffen van onnodige juridische belemmeringen. De subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied is in het leven geroepen onder voorwaarde van een gelijk aandeel per project van gemeente en waterschap. De impuls die daarmee is gegeven, is zodanig groot dat binnen korte tijd het beschikbare rijksbudget is volgeboekt. Althans, voor zover wij nu kunnen voorzien. Wij pleiten ervoor om andere rijksgeldstromen in dit verband, bijvoorbeeld de subsidieregeling grootschalige verwerking, depot Koegorspolder, die naar verwachting niet volledig worden benut, om te buigen in een extra financiële impuls in de Subbied-regeling.

Kan de staatssecretaris toezeggen dat, indien andere baggerregelingen en -projecten niet volledig financieel worden uitgeput, de resterende gelden worden overgeheveld naar de Subbied-regeling?

Waterschappen in het westen van Nederland beheren zo'n 7.000 kilometer dijk- en plattelandswegen. In het kader van het Startprogramma duurzaam veilig is door waterschappen in de periode 1997-2002 ongeveer 4.000 kilometer weg duurzaam veilig ingericht. Hiermee was een investeringsbedrag van ruim 27 miljoen euro gemoeid, grotendeels gefinancierd door de waterschappen maar deels ook door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Waterschappen, zo hebben wij vernomen, willen graag zo spoedig mogelijk hun gehele wegennet duurzaam veilig inrichten. Met slechts zo'n 20 miljoen euro op de begroting in de jaren 2004 tot en met 2006 voor Duurzaam veilig kunnen de ambities van waterschappen, maar ook de ambities die andere decentrale overheden op dat gebied hebben, niet worden waargemaakt. Ook niet als dit bedrag door de decentrale overheden meer dan verdubbeld wordt.

Uit de begroting blijkt dat zeer veel extra geld voor infrastructuur beschikbaar is gekomen. Hiervan komt helaas niets ten goede aan Duurzaam veilig. Dit bevreemdt

onze fracties, omdat vorig jaar de ook in het concept NVVP opgenomen doelstelling uit 1989 van maximaal 750 verkeersdoden per jaar in 2010 is verlaten vanwege het niet honoreren van de ICES-claim van 3200 miljoen euro. Ook in het kader van de beleidsdoelstelling van de Europese Commissie om het aantal verkeersdoden in 2010 met 50% te verminderen, hadden wij juist extra gelden voor Duurzaam veilig verwacht. In het verlengde hiervan gaat het over duurzaamheid, veiligheid en geluidsoverlast. Namens onze fracties wil ik daarom aansluiten bij de indringende vragen die gesteld zijn over de motie-Baarda.

Wij hebben een aantal suggesties om de verkeersveiligheid te versterken. Is de minister bereid een deel van het, mede uit verkeersveiligheidsoverwegingen, met 600 miljoen euro verhoogde onderhoudsbudget voor het hoofdwegennet te gebruiken voor Duurzaam veilig indien blijkt dat dit kosteneffectiever is? Is de minister bereid om bij het besteden van 360 miljoen euro jaarlijks tussen 2005 en 2010 voor regionale bereikbaarheid te bezien of deze gelden mede aan Duurzaam veilig ten goede kunnen komen? Op dit moment is in de begroting en in het MIT voor de jaren 2004 tot en met 2006 veel minder geld voor Duurzaam veilig opgenomen dan voor de jaren 2007 tot en met 2010. Is de minister bereid om gelden voor de periode 2007 tot en met 2010 naar voren te halen? Is de minister bereid om ook de uitvoering van het Europese actieprogramma voor verkeersveiligheid speerpunt te maken tijdens het komende Nederlandse voorzitterschap van de EU?

Wij hebben waardering voor de inzet van de minister om extra geld uit te trekken voor het achterstallig onderhoud van onder meer de vaarwegen. Tijdens de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer is er door een Kamermotie van collega van de Staaïj 35 miljoen extra toegevoegd aan het onderhoudsbudget van 2004 en 2005. Het is nu in ieder geval mogelijk om een minipakket voor onderhoud te kunnen financieren. Helaas zijn er ook, naar onze mening, noodzakelijke projecten uitgesteld. Wij wijzen de minister op de keersluis te Zwartsluis en het onderhoud aan de Zuid-Willemsvaart. Het komt nogal eens voor dat de scheepvaart van en naar Meppel gestremd raakt. Soms door hoog water op het Zwarte Meer en soms door laag water. De huidige, zo belangrijke binnenvaart met de noodzakelijke hoge omloopsnelheden om economisch te kunnen blijven draaien, laat niet meer toe dat er zomaar vaardagen tussenuit vallen. Is het nu zo, dat het normaal uitvoeren van onderhoud aan de Zuid-Willemsvaart en het oplossen van het knelpunt te Zwartsluis nog een groot aantal jaren op zich laat wachten?

Is de minister met ons van mening dat dit een goede ontwikkeling van de binnenvaart in de weg staat? Zijn er wel eens PPS-constructies onderzocht om dit soort vaarwegprojecten op een andere wijze te realiseren?

Voor de vitaliteit van de economie is het van belang dat de goederenstromen onbelemmerd hun weg vinden. Goede kwaliteit en voldoende capaciteit van de transportinfrastructuur zijn daarvoor noodzakelijk. Door het kabinetsbeleid uit het verleden heeft Nederland een forse achterstand opgelopen in de kwaliteit en beschikbaarheid van infrastructuur.

Wij waarderen het dat in de rijksbegroting 2004 meer geld beschikbaar wordt gesteld voor onder meer onderhoud van wegen en spoor. Nu vereist de inhaalslag bij onderhoud extra aandacht voor de beschikbare capaciteit tijdens het onderhoud. Daarom is het aanbieden van alternatieve routes en een goede communicatie essentieel voor voldoende doorstroming tijdens de onderhoudsperiode. Is hiervoor de nodige aandacht? Ook willen wij graag van de minister vernemen of de haalbaarheid van de doelstelling om de doorstroming op de aangepakte knelpunten met 30% te verbeteren, reëel is. Is daarbij de autonome groei van het wegverkeer in ogenschouw genomen? Ook zijn wij van mening dat er structureel onvoldoende gebeurt om de ernstige problematiek van de doorstroming bij knelpunten, met name rondom de grote steden, die onze economie zo nadelig beïnvloedt, op te lossen.

Een samenleving zonder mobiliteit is niet meer denkbaar. Mobiliteit is een wezenlijk onderdeel van het leven. Mobiliteit verschaft de mens toegang tot werk, familie, tot zakelijke partners etc. Daarnaast zijn mensen door mobiliteit bereikbaar voor anderen. Mobiliteit is dus van grote betekenis voor mensen. Dat blijkt ook uit de cijfers. In Nederland besteden mensen gemiddeld méér dan 70 minuten per dag aan mobiliteit. Mobiliteit is dus onlosmakelijk verbonden met het maatschappelijk bestaan. Daarom vinden wij het van belang dat er zo snel mogelijk zicht komt op de totaalvisie van het kabinet. Wanneer kunnen wij de nota Mobiliteit verwachten?

In onze visie is mobiliteit beslist geen thema vrij van waarden. Wij zullen een nieuw mobiliteitsbeleid dan ook toetsen aan de Bijbelse notie van rentmeesterschap, waarbij duurzaamheid voor ons een belangrijk uitgangspunt zal zijn.

Met belangstelling wachten wij de beantwoording van de bewindslieden af, maar ik ga nu wel eerst naar bed.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Ik schors de behandeling tot morgenmiddag na afhandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Telecommunicatiewet. Naar verwachting wordt dat ongeveer half vier.

**

Sluiting 00.25 uur.