

Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. de informateur, mw. drs. E.I. Schippers
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Nummer: 17HB1016
Onderwerp: bewegingsonderwijs / lichamelijke opvoeding
Datum: 11 april 2017

Zeer geachte mevrouw Schippers,

Nog niet eerder is het belang van goed bewegingsonderwijs/lichamelijke opvoeding voor onze kinderen zo onderkend en onderschreven als in de laatste twee jaar. Niet alleen vanwege de gezondheidsbevorderende effecten van bewegen op latere leeftijd, maar ook vanwege een noodzakelijke gezonde motorische ontwikkeling van onze kinderen als basisvoorwaarde voor (latere) sportdeelname.

Vele politici en tal van maatschappelijke organisaties hebben gepleit voor meer en beter bewegingsonderwijs in het basisonderwijs en dat dit vak ook gegeven moet worden door een 'echte gymleraar', in lijn met hoe het (wettelijk) in het VO is geregeld; het is immers geen vrijblijvende bezigheidstherapie.

Hoewel veel organisaties op dit moment samen met ons initiatieven en activiteiten ontplooiën om bewegen en sport in en rondom de school te stimuleren, laat de praktijk op de basisscholen echter ook een andere kant zien. Volgens de laatste cijfers krijgen nog steeds zo'n 400.000 kinderen (20%) maar één lesuur gymnastiek per week en met een beetje pech krijgen ze dat van een onbevoegde en niet zelden overbelaste groepsleerkracht.

De KVLO pleit er dan ook voor om vanwege dit grote belang geen risico te nemen en het bewegingsonderwijs een duidelijke en heldere plek te geven in het curriculum: 'een vaste basis voor iedere leerling'. Dat wil zeggen *motorische vaardigheden als een 'verplicht onderdeel van een vaste kern van basisvaardigheden'* (naast taal en rekenen), zoals dat op dit moment ook (wettelijk) is geborgd in het VO en in lijn met de ambitie van het 'Plan van Aanpak Bewegingsonderwijs in het PO' van het Kabinet (januari 2015).

Gelet op het belang, de complexiteit en het grote draagvlak, vindt de KVLO dat een nieuw Kabinet nu zou moeten doorpakken. Wij stellen dan ook voor om in lijn met het huidige Kabinetsbeleid minimaal twee lessen bewegingsonderwijs per week, gegeven door een vakleerkracht wettelijk te borgen en de financiële middelen daarvoor te labelen, zodat het geld niet in de 'lump-sum' verdwijnt.

../2

-2-

Volgens het laatste onderzoek van Regioplan gaat het bij twee uur per week met 100% vakleerkrachten om 45 miljoen euro per jaar. Het grote voordeel is dat groepsleerkrachten dan geen gymles meer hoeven te geven en mede daardoor de werkdruk voor hen belangrijk kan worden verlaagd (zie ook de Ombuigings- en intensiveringslijst 2017, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/04/03/ombuigings-en-intensiveringslijst-2017> (pagina 187, nr. 30 en 31)).

Tot slot.

Het is bekend dat voldoende en goed bewegingsonderwijs/lichamelijke opvoeding bij uitstek zorgt voor bewegingsvaardige leerlingen, die verantwoord en met plezier kunnen deelnemen aan de sport- en bewegingscultuur. Leerlingen kunnen daardoor van jongs af aan een actieve leefstijl verwerven, met alle positieve gevolgen van dien voor onder andere de gezondheid, identiteit en sociale ontwikkeling.

Juist in het debat waar het gaat over de gelijkheid van bewegingskansen voor alle leerlingen, *kan het onderwijs in bewegen bij uitstek het verschil maken en als voorbeeld dienen.*

Wij willen u vragen bovengenoemd voorstel bij de formatiebesprekingen te betrekken. Wanneer u meer informatie wenst, zijn wij graag bereid u deze te geven.

Met vriendelijke groet

namens het bestuur van de Koninklijke Vereniging voor Lichamelijke Opvoeding (KVLO),



Jan Rijkstra,
voorzitter KVLO



Cees Klaassen,
directeur KVLO

KVLO
De heer J. Rijpsta
Postbus 398
3700 AJ ZEIST

Kenmerk: 201700433

Den Haag, 12 april 2017

Geachte heer Rijpstra,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

Ik vertrouw erop dat u zult begrijpen dat het voor mij niet mogelijk is om daarop inhoudelijk te reageren.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Mrs. P. Schippers', written over the printed name.

Mrs. P. Schippers

Aan Tweede Kamer
T.a.v. Informatuur Edith Schippers
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Amsterdam, maandag 10 april 2017

Betreft: kabinetsformatie 2017 – strategische keuzes

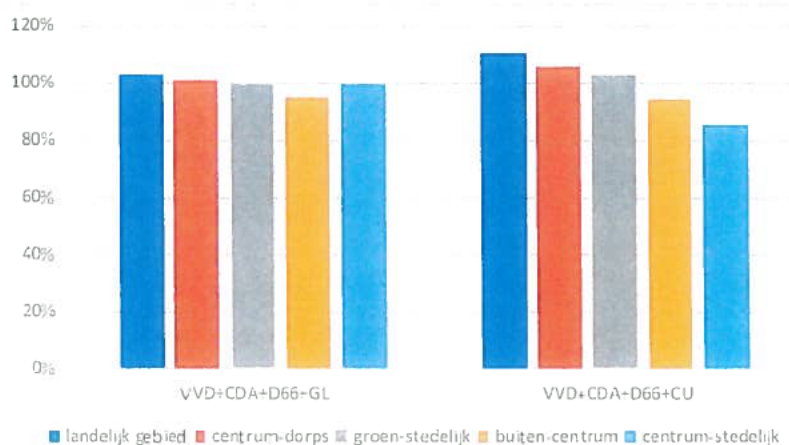
Geachte mevrouw Schippers,

Via u doen wij aan u en de vier onderhandelaars deze brief toekomen. Stichting Politieke Academie is gespecialiseerd in politieke data-analyses. Op dit moment is stichting Politieke Academie de enige organisatie in Nederland die de volledige dataset van de afgelopen verkiezingsuitslagen heeft. Wij hebben een aantal resultaten die wij graag ter kennisgeving geven.

Een zorg die de onderhandelaars hebben, is of een programma voldoende aansluit bij de Nederlandse bevolking en of het ervoor zal zorgen dat groepen uit de samenleving zich genoeg betrokken voelen bij het daaruit voortvloeiend beleid. Wij hopen dat bijgaande bevindingen uit onze analyse het team ter inspiratie kunnen dienen.

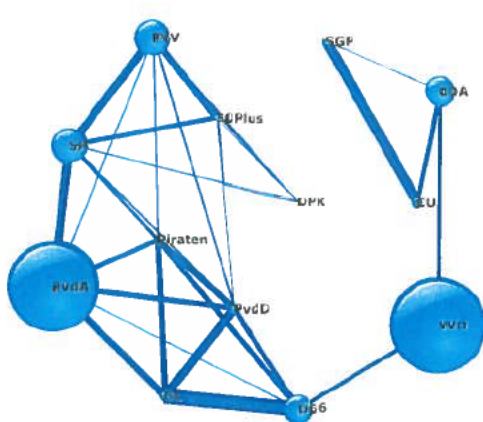
Steun voor VVD-CDA-D66-GroenLinks in het hele land

Een kabinet met VVD, CDA, D66 en GroenLinks heeft meer steun in het land dan een kabinet van VVD, CDA, D66 en ChristenUnie. Het CBS heeft Nederland verdeeld in vijf urbane gebieden. Het kabinet dat nu voorgestaan wordt, heeft niet alleen meer dan 50% van de stemmen, maar heeft ook steun in alle urbane gebieden. Dit in tegenstelling tot een alternatief kabinet, dat op slechts 49 procent van de stemmen steunt en geen gelijke urbane verdeling kent. Voor zowel VVD als CDA geldt dat ze sterker zijn in landelijk gebied dan in de centra van steden. Voor D66 en GroenLinks geldt het omgekeerde. Dit zorgt voor een goede balans in het kabinet. Wordt GroenLinks ingeruild voor ChristenUnie dan vervalt dit effect en zal D66 in een lastiger pakket terecht komen.

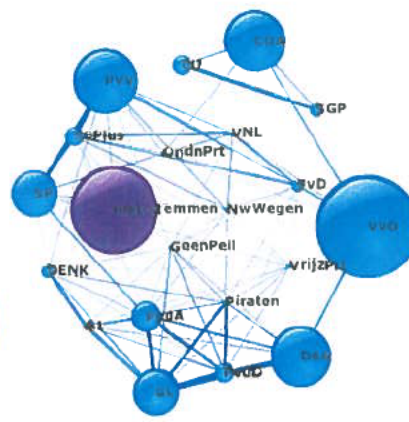


Politieke landschap is gemuteerd

Voorals aan de linkerzijde van het politieke spectrum is het politieke landschap sterk gemuteerd, zoals in onderstaande netgrafen inzichtelijk wordt gemaakt. Ook in de meer populistische hoek hebben veranderingen plaatsgevonden, waarbij 50Plus is opgeschoven en nu gevangen is geraakt tussen SP en PVV. Hoewel SP maar één zetel heeft verloren, heeft de SP een aantal zetels gewonnen van PvdA en zetels verloren aan de PVV. De achterban van de SP is gemuteerd en opgeschoven naar de PVV. Het CDA is vooral gegroeid in zijn eigen bolwerken. Dat is knap. De VVD heeft een concurrent erbij gekregen die op termijn schadelijk kan zijn door de knappe verdeling van steun over het land voor Forum voor Democratie. De PvdA is, nadat ze al fors verloor in 2014, gedesintegreerd in 2015. Dat heeft zich dit jaar gemanifesteerd in de voor de PvdA dramatische uitslag. De Partij voor de Dieren is gevangen geraakt tussen GroenLinks en D66. Er is vrijwel geen enkele binding tussen het mogelijk toekomstig kabinet en de populistische hoek waar PVV, 50Plus en SP zitten.

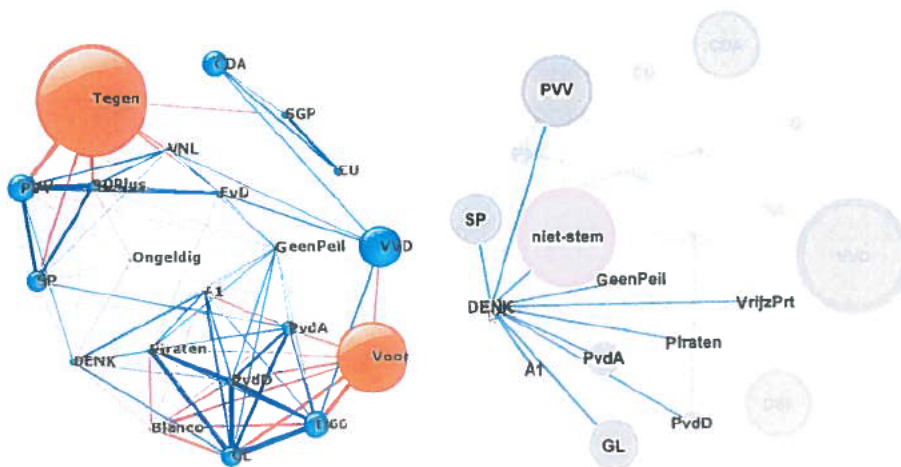


Netgraaf TK12

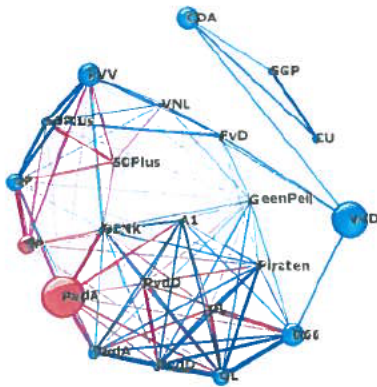


Netgraaf Tk17

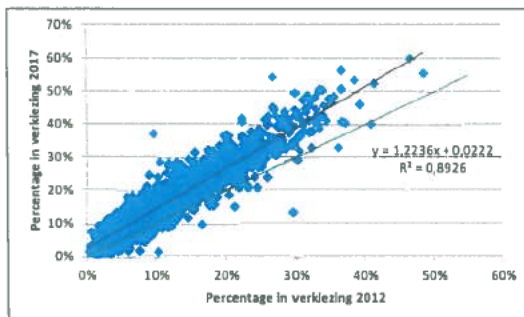
De relatie tussen het voorgestelde kabinet en de 'nee'-stem van het referendum vorig jaar is vrijwel geheel afwezig. De blanco-stem van het referendum zit wel in de 'kabinets'-hoek, de ongeldige stem niet. De relatie tussen de achterban van DENK en het voorgestelde kabinet loopt alleen via de lijn van GroenLinks.



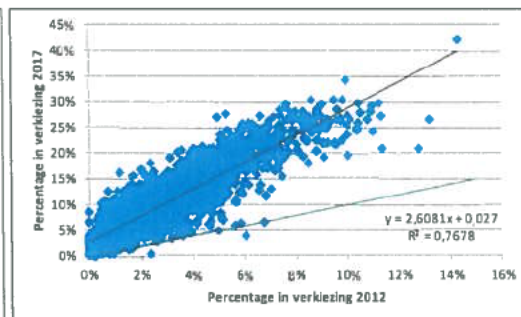
Zoals gesteld hebben de mutaties zich vooral aan de linkerzijde van het politieke spectrum voorgedaan en in de populistische hoek. De relatieve rust in het politieke spectrum rond CDA, VVD en D66 is volledig afwezig bij de andere partijen. Daar is veel beweging gaande. Daarbij heeft Politieke Academie niet alleen gekeken hoeveel stemmen partijen hebben, maar ook waar deze stemmen vandaan komen. In de volgende netgraaf zijn de kiezersbewegingen tussen 2012 en 2017 visueel gemaakt.



Het CDA heeft gewonnen binnen zijn eigen bolwerken. GroenLinks heeft een nieuwe achterban aangeboord en gelijktijdig – en dat is knap – de oude achterban weten vast te houden.



CDA



GroenLinks

Het voert te ver om binnen de beperking van deze brief een volledige analyse te presenteren van alle kiezersbewegingen over het land. Op basis van deze beperkte informatieoverdracht is in ieder geval te concluderen:

1. Een kabinet met VVD, CDA, D66-GroenLinks is het enige mogelijke kabinet dat steun heeft in alle urbane gebieden van Nederland, waarbij het koppel 'D66-GroenLinks' Centrum-Stedelijk bestrijkt (2,1 miljoen inwoners) en 'VVD-CDA' meer de Landelijk en Centrum-Dorpse delen (4,2 miljoen inwoners).
2. De brug naar 'links Nederland' en in het bijzonder met Denk, loopt via GroenLinks. Een profilering op sec milieu en groen door GroenLinks in een kabinet zal deze groep niet binden.
3. De brug naar de niet-stemmer en de populistisch-stemmende kiezers zal door dit kabinet niet bereikt worden, tenzij er een expliciet programma wordt geformuleerd dat op bepaalde onderdelen in zal gaan tegen de wensen van de vier partijen samen.

Er valt nog veel meer aan data te delen en analyses te maken die kunnen helpen bij de vragen waar het onderhandelingsteam zich mee bezighoudt, maar hopelijk heeft deze brief reeds tot zinvolle inzichten kunnen leiden.

Met vriendelijke groet,

Stichting Politieke Academie,

Joost Smits
Frank van Dalen

Stichting Politieke Academie
De heer J. Smits
Valkenburgerstraat 223A
1011 MJ AMSTERDAM

Kenmerk: 201700435

Den Haag, 12 april 2017

Geachte heer Smits,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

Ik vertrouw erop dat u zult begrijpen dat het voor mij niet mogelijk is om daarop inhoudelijk te reageren.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H. Schippers', written over the printed name.

H. Schippers

Geachte mevrouw Schippers, beste Edith,

Bijgaand treft u de input van StartupDelta voor het regeerakkoord. Deze informatie is al eerder naar alle fractievoorzitters gestuurd en vorige week besproken met raadsadviseur Michiel Boots en adjunct-raadsadviseur Marjolein van Zuilekom.

StartupDelta is er van overtuigd dat startups en scale-ups de sleutel vormen naar slimmere, schonere oplossingen én meer banen. Om die startups in Nederland te laten ontstaan én hier te houden zijn investeringen in versterking van het ecosysteem nodig. Daarvoor worden in dit stuk concrete suggesties gedaan. Fiscale stimulering van durfkapitaal, het kunnen uitkeren van aandelen als loon en een verruiming van de Kennismigrantenregeling voor tech talent bijvoorbeeld.

Tegelijkertijd moeten we zuinig zijn op de huidige concurrentiepositie, door regelingen zoals de WBSO, de innovatiebox en vooral de 30%-regeling voor kenniswerkers te behouden. De brief van Nederlandse scale-ups [Booking.com](#), Adyen, TomTom, Takeaway, Coolblue en Catawiki hierover ondersteunen wij daarom van harte.

De heer Constantijn van Oranje en ondergetekende zijn natuurlijk bereid tot een andere toelichting, mocht daar behoefte aan zijn.

Met vriendelijke groet,

Anne-Wil Lucas
StartupDelta

i.a.



Paving the way for Startups and Scale-ups!

Technologische ontwikkelingen gaan steeds sneller en Nederland is een kenniseconomie. Bovendien vergrijzen we en moeten we met steeds minder mensen ons bruto nationaal product verdienen. Deze feiten zorgen ervoor dat ons innovatief vermogen de belangrijkste factor is voor onze economische toekomst en ons internationaal concurrentievermogen.

En voor dat innovatieve vermogen zijn startups en scale-ups van groot belang. Startups kunnen door hun beperkte omvang en jonge bestaan experimenteren, risico's nemen en zo de grens opzoeken van wat mogelijk is en deze verleggen. Daarmee zijn zij een belangrijke schakel voor innovatie en productiviteitsgroei. Het zijn vooral de startups en bedrijven die echt doorgroeien (scale-ups) die bijdragen aan werkgelegenheid en economische groei. Uit onderzoek van de Erasmus Universiteit is gebleken dat scale-ups in de periode 2012-2016 voor maar liefst 70.000 nieuwe banen gezorgd.¹

Naast de potentie die startups en scale-ups bieden voor snelle groei en werkgelegenheid zijn zij ook op andere manieren van belang voor de economie. Zij werken aan oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen, vanuit de gedachte dat daar de economische kansen van de toekomst liggen. Startups houden zich onder meer bezig met duurzame energie, een toekomstbestendig zorgstelsel, cybersecurity en duurzame landbouw met behulp van baanbrekende technologieën als fotonische chips¹⁴, blockchains en 3d-printers.

De afgelopen jaren zijn er grote stappen voorwaarts gezet in het versterken van het ecosysteem voor ambitieuze, innovatieve ondernemers. Steeds meer startups groeien door naar scale-ups.

Er zijn echter kansen om het beleid voor startups en scale-ups nog verder te verbeteren. In dit document staan de belangrijkste zaken die StartupDelta graag in het volgende regeerakkoord opgenomen zou zijn. Wij hebben onze inzet geclusterd rond de uitdagingen die startups ervaren. Per uitdaging zijn soms meerdere ministeries betrokken.

Per onderwerp worden concrete tekstsuggesties voor het regeerakkoord gedaan en de gewenste instrumenten geschetst en toegelicht. Per voorstel is een inschatting gemaakt van de benodigde middelen.

¹ Scale-Up Dashboard 2016, RSM en Erasmus Centre for Entrepreneurship, https://www.rsm.nl/fileadmin/Images_NEW/PDF/ScaleUp_Dashboard_2016_NL.pdf.

Verbeteren investeringsklimaat startups en scale-ups

Benodigde middelen:
Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Durfskapitaalregeling (variant SEIS-regeling)	100	100	100	100	100	100
Verbreden functie NFIA	2	2	2	2	2	2

Kernboodschap voor regeerakkoord:

Het Nederlandse investeringsklimaat voor startups en snelle groeiers wordt verder versterkt door zowel investeringen door familie, friends and fools te stimuleren voor startups als grotere investeringsronden mogelijk te maken voor snel groeiende bedrijven (scale-ups).

Instrumenten:

- A. Durfskapitaalregeling voor investering in startups, d.m.v. vrijstelling vermogensrendementsheffing in box 3 of SEIS-regeling
- B. Verruiming mogelijkheden ROM's om in vroege fase te investeren.
- C. Samenvoegen bestaande fondsen (Nationaal Investerings en Ontwikkelingsfonds) om grotere investeringsronden mogelijk te maken.
- D. NFIA inzet op aantrekken buitenlandse VC's (Venture Capital Fondsen en Investeerders)

Toelichting:

Er is zowel behoefte aan meer durfskapitaal in de vroege fase van startups als meer grote investeringen in latere fase. Het eerste kan bereikt worden door het voor particulieren en business angels interessanter te maken om te investeren in startups.

De ROM's en EZ/RVO (via het financieringsinstrumentarium als Vroege Fase Financiering en Innovatiekrediet) zouden een rol kunnen spelen in deze meer risicovolle vroege fase, omdat juist hier de private markt nog onvoldoende goed functioneert.

Het tweede, de grotere investeringsronden, kunnen gerealiseerd worden door relatief kleine fondsen samen te voegen en grote buitenlandse investeerders te verleiden ook in Nederland te investeren.

Verbeteren toegang startups tot internationale netwerken

**Benodigde middelen:
Kosten (mln) (schatting)**

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Business support voor startups en scale-ups en missies rond strategische internationale events	10	5	5	5	5	5

Kernboodschap voor regeerakkoord:

Het ambassadenetwerk en handelsmissies worden actief ingezet om startups en scale-ups internationaal te laten groeien en het Nederland te profileren als aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationaal talent en investeerders. Er wordt geïnvesteerd in de verdere professionalisering van business-support voor startups en scale-ups, bij strategische internationale missies, beurzen en conferenties.

Posten in relevante startup 'hotspots' New York, Shanghai, Beijing, Tel Aviv, Hong Kong, Singapore, Bangalore, Boston, San Francisco, Londen, Berlijn, Parijs, Stockholm, Dubai, Zuid Afrika, Brazilië, spannen zich in om mentor netwerken op te zetten van Nederlandse en lokale ondernemers en functionarissen die Nederlandse scale-ups willen ondersteunen. Een deel van het budget voor ontwikkelingssamenwerking wordt besteed aan Nederlandse startups die in co-creatie met ontwikkelingslanden slimme oplossingen voor lokale problemen vinden. Voor buitenlandse startups en techtalent die zich in Nederland willen vestigen wordt het makkelijker gemaakt om hier 'te landen'.

Instrumenten:

- A. Op iedere economische missie wordt gestreefd naar deelname van minstens 3 startups, die internationaal willen uitbreiden.
- B. Er komt een specifiek programma en budget voor business-support en internationalisering van startups en scale-ups op strategische beurzen en conferenties.
- C. Posten gaan actief scouten naar startups en internationaal techtalent (developers, designers) die zich in Nederland willen vestigen, en stellen lokale mentoren-netwerken en een hub-to-hub programma samen.
- D. Het Orange Carpet programma wordt verder uitgerold, met een nationaal contactpunt voor buitenlandse startups.
- E. Het startup-visum wordt beschikbaar voor founder én team (tot maximaal 6 personen) en het 'zoekjaar' voor buitenlandse studenten wordt verruimd naar alle afgestudeerden van een EU-universiteit.

Toelichting:

Gerichte startup-missies naar strategische internationale events, zoals Slush, CES, SxSW zijn belangrijk voor de groeikansen van Nederlandse startups. Daarnaast kan het ambassadenetwerk een belangrijke rol spelen bij het realiseren van de internationale ambities van startups en scale-ups door lokaal mentoren netwerken op te bouwen, en het hub-to-hub programma verbindt de StartupDelta hubs met partners in het buitenland. Het mentoren netwerk en hub-to-hub programma helpen startups bij een soft landing.

Overheid als Launching Customer en vermindering regelgeving

Benodigde middelen:

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Rijksbreed testlab innovatiegericht inkopen & ontwikkeling van een innovatie inkoopmarkt voor startups (verbreden functie Pianoo (RVO))	2	2	2	2	2	2
Uitbreiding SBIR	50	50	50	50	50	50

Kernboodschap voor regeerakkoord:

De rol van de overheid als launching customer voor startups en innovatieve bedrijven wordt verder versterkt en via stimuleringsmaatregelen in een stroomversnelling gebracht. De dialoog met de markt wordt veel eerder opgestart, zodat nieuwe innovatieve oplossingen meer kansen krijgen en gekozen kan worden voor de beste oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. Overheden zetten de interne beleidslijnen voor aanbesteden en innovatiegericht inkopen niet strakker dan de wet, maar zoeken daarbij de ruimte op, screenen beleid en nieuwe programma's vooraf en maken deze 'startup proof'.

Instrumenten:

- A. In nieuwe wet en regelgeving wordt standaard een experimenteerartikel opgenomen
- B. Elk ministerie werkt met SBIR-regelingen (*Small Business Innovation Research*) en stelt een Startup-officer aan, die als scout en als aanspreekpunt voor startups op dat beleidsterrein fungeert
- C. Er komt een Rijksbreed testlab Innovatiegericht inkopen, gericht op experimenten en delen van best practices
- D. Bij bouwprojecten, ICT-projecten etc door de overheid wordt, analoog aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma, minstens 5% van het budget besteed aan innovatieve oplossingen
- E. Er komt extra budget voor voorlichting en professionalisering opdrachtgevers en inkopers bij overheden & voor de ontwikkeling van een innovatie inkoopmarkt voor startups (Pianoo)
- F. Het wordt mogelijk zonder tussenkomst van de notaris online een BV te vestigen.

Toelichting:

Startups hebben dringend behoefte aan launching customers. Overheden kunnen hier als belangrijke katalysator optreden maar spelen hier nu onvoldoende op in. Startups bieden oplossingen voor bestaande maatschappelijke problemen. Zowel de inzet als de mindset voor inkoop en aanbestedingsbeleid dient verder te worden geprofessionaliseerd en gemonitord, zodat meer ruimte ontstaat voor experiment en een doorbraak op dit terrein wordt gerealiseerd. Om innovaties een eerlijke kans te geven bij inkoop- en aanbestedingen is het noodzakelijk dat overheden veel meer en vroegtijdig de dialoog aangaan met de markt.

We zetten in op extra budget om een marktplaats voor overheden en innovatieve ondernemingen te realiseren, waarbij vraag en aanbod slim bij elkaar worden gebracht en best practices worden gedeeld. Om het voor startups makkelijker en goedkoper te maken om te starten, wordt het mogelijk gemaakt online een BV (met beperkte bevoegdheden) op te richten, zonder tussenkomst van een notaris.

Aanpakken tekort tech-talent

Benodigde middelen:

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Extra bijdrage 4TU's en technische HBO en MBO-opleidingen	100	100	100	100	100	100
Vouchers voor bijscholing ICT-vaardigheden	200	200	200	200	200	0
Uitstellen belastingheffing aandelen als loon	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal
Verruiming kennismigrantenregeling voor startups	10	10	10	10	10	10
Vrijstelling loondoorbetaling bij ziekte <i>(voor startups en MKB tot 10 man personeel zowel jaar 1 en 2, Voor 10-25 werknemers alleen 2e jaar)</i>	300	300	300	300	300	300

Kernboodschap voor regeerakkoord:

Hoewel het Techniekpact goed gewerkt heeft, is er nog altijd een tekort aan technici en ICT-talent. Door zowel in te zetten op meer aandacht voor deze vaardigheden in het onderwijs, meer mensen om te scholen richting deze sectoren én gericht mensen uit het buitenland met deze vaardigheden naar Nederland te halen, kunnen bedrijven sneller groeien en zorgen voor meer werkgelegenheid en groei.

Gewenste beleidsinzet:

A. Digitale vaardigheden worden onderdeel van het curriculum in het PO en VO

B. Er worden extra middelen beschikbaar gesteld om de toename van studenten bij de 4TU's te bekostigen.

C. Er worden vouchers beschikbaar gesteld voor zowel werkenden als werkzoekenden die zich willen bijscholen in digitale vaardigheden om duurzaam inzetbaar te blijven.

D. Er komt een sectorspecifieke uitzondering op de kennismigrantenregeling voor tech talent, waardoor het lage tarief (minimumloon) van de kennismigrantenregeling geldt voor werknemers van startups.

E. Bij werknemersparticipaties wordt pas belasting geheven op het moment dat aandelen verzilverd worden, om zo makkelijker tech talent aan startups te kunnen binden.

F. Het 'zoekjaar' voor net afgestudeerde buitenlands talent wordt verlengt naar twee jaar als zij kunnen aantonen dat zij een startup aan het opzetten zijn of voor een startup werken.

G. Makkelijker maken voor startups om werknemers tijdelijk aan te nemen, met versoepeld ontslagrecht en vrijstelling van loondoorbetaling bij ziekte.

Toelichting:

Er is inmiddels een behoorlijk aanbod aan vernieuwende onderwijsconcepten op het gebied van techniek en ICT ontstaan. De vraag vanuit scholen blijft echter achter. Nog op lang niet alle scholen wordt iets aan deze thema's gedaan. Veel hangt af van het enthousiasme van individuele docenten en schoolleiders. Het is daarom zaak het curriculum te herzien, zodat alle scholen met deze thema's aan de slag gaan.

Er is de laatste jaren een toename aan studenten bij technische studierichtingen. Dat is goed nieuws! De verdeling van middelen tussen universiteiten zorgt echter voor problemen bij de technische universiteiten. Bij extra middelen voor onderwijs en onderzoek moeten daarom extra middelen aan de 4TU's worden toegewezen.

Voor afgestudeerden en werkenden moet het makkelijker worden zich bij te scholen op relevante thema's waarnaar grote vraag is op de arbeidsmarkt, zoals bijvoorbeeld programmeren, design, growth hacking etc. Nu zijn deze programma's alleen gesubsidieerd toegankelijk voor jeugdwerklozen.

In de kennismigrantenregeling zou een uitzondering gemaakt moeten worden voor tekortsectoren in de ICT. Voor techtalent dat bij een startup aan het werk gaat, moet de lage salariseis (wettelijk minimumloon) gaan gelden.

Het kunnen bieden van aandelen als loon is voor startups een manier om tech-talent aan zich te binden, ook al kunnen ze geen hoog salaris betalen. Voor de werknemer levert dit echter een probleem op, als er direct inkomstenbelasting moet worden betaald over de fictieve waarde van de aandelen. Er zijn meerdere oplossingen denkbaar:

- 1) *Uitstel van heffing op werknemersopties bij startups / scaleups tot aandelen daadwerkelijk verhandelbaar worden. Zie bijvoorbeeld de regeling in België of US.*
- 2) *Conserverende aanslag opleggen op het moment van uitoefening, zodat feitelijke heffing kan worden uitgesteld tot 'liquidation event' (verkoop / liquidatie). Hiervoor kan worden aangesloten bij de huidige regelingen voor conserverende aanslag (incl mogelijk volgen van waarde vermeerderingen en verminderingen).*
- 3) *Fictieve waardering voor werknemersopties met afslag voor risico (voor eerste x jaar van bestaan onderneming).*

Verwacht wordt dat uitstel van belastingheffing uiteindelijk leidt tot hogere belastinginkomsten door waardestijging van de opties. In de tabel is daarom geen extra investering opgenomen.

Voor startups is een flexibele arbeidsmarkt van groot belang; ze moeten snel kunnen groeien, maar ook weer kunnen down-scalen, als dat nodig is. De huidige risico's voor werkgevers ten aanzien van transitievergoedingen, loondoorbetaling bij ziekte etc. staan het groeien van startups richting scale-ups in de weg. Voorgesteld wordt het risico van loondoorbetaling bij ziekte voor startups en MKB met minder dan 10 werknemers helemaal weg te nemen en bij startups en MKB met tussen de 10-25 werknemers te beperken tot het 1e jaar.

Ondernemerschap in het onderwijs

**Benodigde middelen:
Kosten (mln) (schatting)**

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Landelijk expertisecentrum ondernemerschapsonderwijs	5	5	4	3	1	0
Bekostigde 2-jarige entrepreneurial master en 2e master entrepreneurship	10	10	10	10	10	10
Bekostiging extra-curriculair ondernemerschapsonderwijs en incubators	20	20	20	20	20	20

Kernboodschap voor regeerakkoord:

Om als Nederland concurrerend te blijven, maar ook om te zorgen dat iedereen kan meeprofiteren van de vierde technologische revolutie zijn ondernemende vaardigheden voor werkenden essentieel. Ondernemerschap moet daarom stevig in het hele onderwijs (van ABC tot PhD) verankerd worden.

Instrumenten:

- A. Ondernemerschap wordt opgenomen in het curriculum van basisonderwijs tot hoger onderwijs. Daarnaast wordt er een landelijke ondernemerschapsonderwijs-strategie ontwikkeld en een landelijk instituut voor ondernemerschapsonderwijs opgericht.
- B. Net als de 2-jarige researchmaster, komt er een bekostigde 2-jarige entrepreneurial master en wordt het mogelijk bekostigd een tweede master ondernemerschap te volgen.
- C. Er wordt geïnvesteerd in ondernemerschapsvaardigheden voor promovendi en incubatorprogramma's voor masterstudenten en promovendi, zodat er meer academische startups ontstaan.

Toelichting:

Ondernemende vaardigheden worden steeds belangrijker, nu we in de omslag zitten van een managerial society naar een entrepreneurial society en door de vierde technologische revolutie ontwikkelingen steeds sneller gaan. Het huidige onderwijs is nog te veel gericht op het vinden van een baan en te weinig op het stimuleren van ondernemerschap en ondernemendheid. Over de volle breedte van het onderwijs is het daarom nodig te investeren in ondernemerschap. Een landelijke ondernemerschapsonderwijs strategie en kenniscentrum kunnen scholen ondersteunen bij het invoeren van ondernemerschapsonderwijs. Op termijn moet dit centrum zichzelf kunnen financieren. Daarnaast zetten we ons in om ondernemerschap en ondernemendheid in het curriculum opgenomen te krijgen. Alleen dan zullen scholen er echt werk van gaan maken. Voor de hogescholen en universiteiten pleiten we voor de mogelijkheid een bekostigde 2-jarige master aan te bieden die ondernemerschapsvaardigheden toevoegt aan vakinhoud, net zoals de 2 jarige researchmaster onderzoeksvaardigheden toevoegt aan vakinhoud. Ook extra-curriculaire programma's op het gebied van ondernemerschap zouden voor bekostiging in aanmerking moeten komen.

Kennis benutten

Benodigde middelen:

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Additionele onderzoeksmiddelen op basis valorisatie-indicatoren	100	100	100	100	100	100
Versterken KTO's hogescholen en universiteiten	20	20	20	20	20	20
4TU Valorisatieplan	10	10	10	10	10	10

Kernboodschap voor regeerakkoord:

We moeten zorgen dat slimme vindingen uit onze HBO's en universiteiten ook omgezet gaan worden in bedrijven, om zo te leiden tot meer impact op de samenleving en meer economische groei.

Instrumenten:

- A. De winst van en lessen uit het valorisatieprogramma moeten structureel verankerd worden in de onderwijsinstellingen en wetenschappelijke instituten.
- B. De verdeling van de onderzoeksmiddelen in de eerste geldstroom worden meer geënt op de bijdrage aan valorisatie. Naast de promovendi-bonus voor universiteiten, komt er een valorisatie-bonus voor universiteiten en hogescholen op basis van de valorisatie-indicatoren.
- C. De Knowledge Transfer Offices worden versterkt en verbreed, en krijgen een onafhankelijke positie binnen de universiteiten. Per KTO wordt een kennismakelaar aangesteld, die als aanspreekpunt voor bedrijven fungeert.
- D. De valorisatiecentra van de 4TU's worden uitgebreid met een pre-seedfonds
- E. Wetenschappers die een eigen bedrijf beginnen of tijdelijk bij een bedrijf werken wegens het overdragen van hun kennis/vinding krijgen een terugkeergarantie.

Toelichting:

Naast het versterken en verbreden van de Knowledge Transfer Offices binnen de universiteiten, is het van belang dat het ook voor de individuele wetenschapper en de universiteit als geheel gaat lonen om tijd te steken in valorisatie. Kennisoverdracht richting het bedrijfsleven of bijvoorbeeld via een spin out moeten net zo gewaardeerd worden als het begeleiden van een promovendus of het schrijven van een publicatie.

Om valorisatie echt te 'belonen' is er een fikse financiële prikkel nodig, die opweegt tegen de prikkels in het systeem gericht op publiceren. Als er additionele middelen komen voor onderzoek, is dat een goed moment om ook de verdeelsleutel te herzien, zodat niemand 'in hoeft te leveren' bij het komen tot een meer evenwichtige verdeling van de eerste geldstroom, gericht op valorisatie en bijdrage aan de nationale wetenschapsagenda.

De 4TU's hebben een goed track-record rond valorisatie via de valorisatiecentra. Deze centra zijn bewezen effectief en moeten daarom structureel gefinancierd worden.

Door aan de valorisatiecentra ook een pre-seedfonds te verbinden kan nog meer wetenschappelijke kennis worden omgezet in nieuwe bedrijvigheid.

Totaaloverzicht gewenste investeringen

1. Verbeteren investeringsklimaat startups en scale-ups

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Durfskapitaalregeling (variant SEIS-regeling)	100	100	100	100	100	100
Verbreden functie NFIA	2	2	2	2	2	2

2. Verbeteren toegang startups tot internationale netwerken

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Business support voor startups en scale-ups en missies rond strategische internationale events	10	5	5	5	5	5

3. Overheid als launching customer en vermindering regelgeving

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Rijksbreed testlab innovatiegericht inkopen & ontwikkeling van een innovatie inkoopmarkt voor startups (verbreden functie Pianoo (RVO))	2	2	2	2	2	2
Uitbreiding SBIR	50	50	50	50	50	50

4. Aanpakken tekort Tech Talent

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Extra bijdrage 4TU's en technische HBO en MBO-opleidingen	100	100	100	100	100	100
Vouchers voor bijscholing ICT-vaardigheden	200	200	200	200	200	0
Uitstellen belastingheffing aandelen als	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal

loon						
Verruiming kennismigrantenregeling voor startups	10	10	10	10	10	10
Vrijstelling loondoorbetaling bij ziekte <i>(voor startups en MKB tot 10 man personeel zowel jaar 1 en 2, Voor 10-25 werknemers alleen 2e jaar)</i>	300	300	300	300	300	300

5. Ondernemerschap in het onderwijs

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Landelijk expertisecentrum ondernemerschapsonderwijs	5	5	4	3	1	0
Bekostigde 2-jarige entrepreneurial master en 2e master entrepreneurship	10	10	10	10	10	10
Bekostiging extra-curriculair ondernemerschapsonderwijs en incubators	20	20	20	20	20	20

6. Kennis benutten

Kosten (mln) (schatting)

Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	Struc
Verdeling (additionele) onderzoeksmiddelen op basis valorisatie-indicatoren	100	100	100	100	100	100
Versterken Knowledge Transfer Offices hogescholen en universiteiten en verbinding met bedrijfsleven	20	20	20	20	20	20
4TU Valorisatieplan	10	10	10	10	10	10

Datum: 10 april 2017

Aan:
Het Bureau van de Informatieur
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

CC:
Partijleiders VVD, CDA, D66 en GroenLinks

Geachte informateur en onderhandelaars, □□

Met deze brief willen wij uw aandacht vragen voor het behoud van een aantal belangrijke maatregelen voor Nederlandse technologie bedrijven als de onze, en waarvan het verlies grote consequenties zou hebben. Wij hebben gezien dat deze regelingen genoemd zijn in verkiezingsprogramma's en in de doorrekening van de programma's bij het CPB en wij verwachten daarom dat ze ter sprake zullen komen aan de onderhandelingstafel.

Wij zijn stuk voor stuk Nederlandse tech bedrijven, die inmiddels uitgegroeid zijn tot internationale bedrijven, maar met het hoofdkantoor in Nederland. Wij creëren hier in Nederland banen en economische groei. Maar onze werknemers komen vanuit de hele wereld.

Daarom vragen wij allereerst uw aandacht voor de 30% regeling voor buitenlandse kenniswerkers in Nederland. Bij veel partijen wordt deze regeling in de verkiezingsprogramma's geheel of gedeeltelijk geschrapt. Daarbij lijkt de redenatie te zijn dat deze regeling een 'luxe-regeling' voor expats is. Voor onze bedrijven is deze regeling echter essentieel om voldoende goed gekwalificeerd personeel aan te trekken om de groei van onze bedrijven mogelijk te maken.

Voor snel groeiende tech bedrijven als de onze is het tekort aan tech talent de belangrijkste hindernis van groeiambities. Ter illustratie: [Booking.com](https://www.booking.com) is de afgelopen vijf jaar gegroeid van 900 naar meer dan 4000 medewerkers in Nederland, waarvan bijna de helft van de nieuwe medewerkers uit het buitenland komt (meer dan 100 nationaliteiten). In 2017 alleen komen er in Amsterdam naar verwachting zo'n 1000 mensen bij. Elastic is in 5 jaar tijd gegroeid van 4 naar 500 medewerkers. Adyen heeft inmiddels 345 medewerkers (38 nationaliteiten) in Nederland, waarvan er 49 gebruik maken van de 30%-regeling. TomTom heeft in Nederland 1200 mensen in dienst, waarvan 200 onder de 30%-regeling. Takeaway verwacht dat hun tech-afdeling dit jaar met 41% zal groeien, waarvan een derde gebruik zal willen maken van de 30%-regeling.

De medewerkers die gebruik maken van de 30%-regeling zijn over het algemeen uitblinkers – zogenaamde 'high flyers' – die een belangrijke bijdrage leveren aan het succes van onze bedrijven. Vaak gaat het hier om specialistische technische functies. Er is een groot tekort aan dit soort talent in Nederland. Wij concurreren bij het aantrekken van deze mensen dan ook in een globale markt. Bijvoorbeeld met Londen en San Francisco, waar salarissen gemiddeld veel hoger liggen. Naast de aantrekkingskracht van de Nederlandse cultuur en de stad Amsterdam zorgt de 30%-regeling ervoor dat onze bedrijven deze mensen toch een concurrerend aanbod kunnen doen en kunnen aantrekken. Zij zorgen weer voor professionele groei bij onze medewerkers, en voor groei voor onze bedrijven.

Een gedegen onderzoek naar de economische effecten van deze regeling lijkt op zijn plaats, voordat er gepraat wordt over het schrappen ervan. Ook gezien het feit dat de demissionaire minister van Economische Zaken juist de 30%-regeling en het startup-visum noemt als redenen waarom Nederland het in internationaal opzicht relatief goed doet qua aantrekken van tech talent.

Ook andere fiscale instrumenten zijn van groot belang voor het innovatieklimaat in Nederland. Bij bedrijven als [Booking.com](#), Adyen, Elastic, TomTom, Catawiki, Coolblue en Takeaway wordt constant geïnnoveerd. Dat maakt ons de vernieuwers en spelers van wereldformaat die we zijn. Daarom willen wij oproepen om fiscale instrumenten te behouden die innovatieactiviteiten in Nederland stimuleren.

Regelingen als de WBSO en de Innovatiebox zijn voor start-ups, scale-ups en Nederlandse tech bedrijven in het algemeen van groot belang. Ze zijn een sterke stimulans om als bedrijf te investeren in innovatie - een proces dat nooit zonder risico is. Deze regelingen dienen te blijven bestaan voor R&D activiteiten die ook daadwerkelijk in Nederland plaatsvinden, door in Nederland gevestigde bedrijven.

Wij vragen u niet te luchthartig met deze regelingen om te springen. De groeikansen van onze bedrijven zijn ervan afhankelijk. Graag nodigen wij u uit met ons in gesprek te gaan over 'the war on talent' en de internationale tech competitie waarin wij ons bevinden.

Met hartelijke groet,

Gillian Tans

[Booking.com](#)



Pieter van der Does

Adyen



Pieter van der Does
Adyen

Steven Schuurman

Elastic



Pieter Zwart
Coolblue



Harold Goddijn
TomTom



Jitse Groen
Takeaway



Willem van Wijmen
Catawiki



Startup Delta
Mevrouw A.W. Lucas
Johan Huizingalaan 763A
1066 VH AMSTERDAM

Kenmerk: 201700437

Den Haag, 12 april 2017

Geachte mevrouw Lucas,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

Ik vertrouw erop dat u zult begrijpen dat het voor mij niet mogelijk is om daarop inhoudelijk te reageren.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Mrs. J. Schippers', written over the typed name.

Mrs. J. Schippers

OPEN BRIEF vanuit Haren, Hoeksche Waard en Landgraaf

201700430

Contactadres: J.J. Boonstra, Fazantenlaan 30, 9751EV Haren | j.j.boonstra@haren.nl

Aan de informateur,
Mevrouw drs. E.J. Schippers
p/a Ministerie van Algemene Zaken
Binnenhof 19
2513 AA Den Haag

Onderwerp: Gemeentelijke herindeling van onderop

Haren, 2 april 2017

Geachte mevrouw Schippers,

Hierbij vragen wij, wethouders en fracties in de raden van de gemeenten Binnenmaas, Cromstrijen en Korendijk, Haren en Landgraaf, uw aandacht. Mede uit naam van de burgercomités in Haren, Hoeksche Waard en Landgraaf.

Schaalvergroting heeft een grens

Een overheid die bepaalt wat goed is voor haar burgers is verleden tijd. Burgers willen meedenken, meepraten en meebeslissen. De overheid is er voor de burgers. Niet andersom. Gemeenten waar de menselijke maat nog bestaat, maatschappelijke verbanden sterk zijn en burgers en bestuur elkaar kennen, bieden hiervoor de beste mogelijkheden. Dit zijn in het algemeen gemeenten met een schaal tot ca. 45.000 inwoners. Zij kunnen over het algemeen hun huidige en toekomstige taken goed aan en staan het dichtst bij de burgers. In zulke gemeenten is de bereidheid van burgers groot om zich vrijwillig in te zetten voor hun gemeenschap en verbinding aan te gaan met het gemeentebestuur. Hier kunnen het bestuur en de ambtelijke organisatie echt luisteren naar wat er in de samenleving speelt en inwoners laten meedenken en meebeslissen. Bestuurskracht is hier gemeenschapskracht. Het maatschappelijk belang hiervan wordt steeds meer onderkend en gewaardeerd.

Geen draagvlak binnen de samenleving

Door de voortgaande schaalvergroting van gemeenten als gevolg van herindeling worden zulke gemeenten echter steeds schaarser. Het maatschappelijk verlies is hiervan groot, zeker wanneer een gemeentelijke herindeling niet het resultaat is van een maatschappelijk breed gedragen proces, waarin inwoners en volksvertegenwoordigers actief hebben geparticipeerd. Dat is zeker het geval bij door provincies geïnitieerde herindelingen *van bovenaf*, tegen de wil van een of meer betrokken gemeenten en hun inwoners. In zulke gevallen verliezen ook veel burgers en volksvertegenwoordigers hun vertrouwen in de politiek. Dit hebben wij zelf ervaren. Onze vijf gemeenten zijn namelijk, in afwijking van de uitdrukkelijke voorkeur van het kabinet en het parlement, recent geconfronteerd met een provinciaal bestuur dat is overgegaan tot een herindeling van bovenaf. Met voorbijgaan aan de sterke wens van de meerderheid van de inwoners en hun volksvertegenwoordigers.

Uitkomsten burgerraadplegingen in Binnenmaas, Cromstrijen, Haren en Korendijk

Gemeente	Datum	Opkomst (%)	Voor herindeling	Tegen herindeling (%)
Binnenmaas	15 maart 2017	80,7%	30,3 %	68,6%
Cromstrijen	15 maart 2017	82,4%	28,0%	71,4%
Haren	19 maart 2014	74,5%	75,9%	74,1%
Korendijk	15 maart 2017	83,1%	32,9%	66,5%

Illustratief is ook de uitkomst een door de fractie GBBL (Landgraaf) uitgevoerd onderzoek onder ruim 17.000 huishoudens. Hierop zijn 6.000 reacties ontvangen, en de uitkomst wijst op een overgrote meerderheid tegen herindeling. Dit alles betekent dat het draagvlak voor herindeling ook in Landgraaf ontbreekt.

Uit recent onderzoek in opdracht van *Binnenlands Bestuur* blijkt dat een meerderheid van de Nederlanders tegen opschaling van gemeenten en provincies is. Zeven op de tien Nederlanders vinden dat inwoners in kleinere gemeenten meer betrokken zijn bij de gemeentelijke politiek.

Roep om bezinning

Ook uitkomsten van andere onderzoeken in de afgelopen jaren geven volgens ons reden tot bezinning op de wenselijkheid van voortgaande schaalvergroting van het lokaal bestuur:

- [Http://www.binnenlandsbestuur.nl/sociaal/nieuws/zorg-in-kleine-gemeenten-beste-geregeld.9551204.lynkx](http://www.binnenlandsbestuur.nl/sociaal/nieuws/zorg-in-kleine-gemeenten-beste-geregeld.9551204.lynkx)
- [Http://www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/nieuws/louter-negatieve-effecten-bij-herindeling.9471176.lynkx](http://www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/nieuws/louter-negatieve-effecten-bij-herindeling.9471176.lynkx)

Daarom roepen wij u op om met de partijen die voor de opgave staan met uw hulp een nieuw regeerakkoord als basis voor een nieuw kabinet tot stand te brengen, een tweeledige afspraak te maken over de inrichting van het lokaal bestuur:

- Geen gemeentelijke herindelingen meer van bovenaf; de provincie heeft een actieve rol bij de oplossing van bestuurlijke en financiële knelpunten
- De herindelingskorting wordt afgeschaft.

Hersteld vertrouwen

Hiermee wordt verzekerd dat maatschappelijk draagvlak, menselijke maat, maatschappelijke verbanden en optimale mogelijkheden voor burgerbetrokkenheid en actieve burgerparticipatie grenzen stellend zijn bij opschaling van gemeenten. Dit levert een belangrijke bijdrage aan (herstel van) vertrouwen van de burgers in de politiek.

Tevens gaat van een dergelijke afspraak naar onze overtuiging een belangrijke stimulans uit naar versterking van de samenwerking in een regio als (voorkeurs)alternatief voor herindeling, zoals geadviseerd door de Studiegroep voor het Openbaar Bestuur in het rapport 'Maak Vershil' (in maart 2016 door Minister Plasterk aangeboden aan de Tweede Kamer).

Opschalingskorting van tafel

Aangezien de in 2012 gemaakte afspraak tot opschaling tot honderdduizendplus-gemeenten is losgelaten, is het volgens ons redelijk en billijk dat de hiermee ingestelde herindelingskorting van ca. € 1 miljard wordt afgeschaft. En de gelden terugvloeien naar het Gemeentefonds.


Een afschrift van deze brief wordt gezonden naar de heren Rutte, Pechtold, Buma en Klaver. Tevens wordt hieraan via de media openbare bekendheid gegeven.

Wij wensen u veel succes bij de uitvoering van uw opdracht.

Hoogachtend,



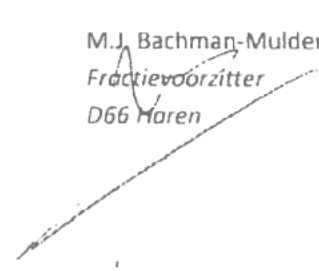
M. Verbeek
Wethouder Haren



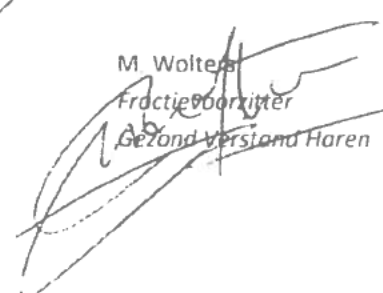
M. d. Smit
Wethouder Haren



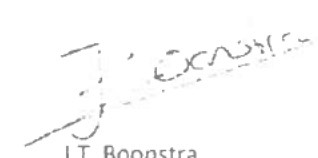
M.H. Stiekema
Wethouder Haren



M.J. Bachman-Mulder
Fractievoorzitter
D66 Haren




M. Wolters
Fractievoorzitter
Gezond Verstand Haren



J.T. Boonstra
Fractievoorzitter
CDA Haren

in overstemming door
Burgervoorzitter Haren,



G.A. Brezeveld

Samenwerkende Raadsfracties

ANNEX bij de brief over Haren, Landgraaf en de Hoeksche Waard

Ondergetekenden, de Samenwerkende Raadsfracties en de Wethouders voor samenwerking in de Hoeksche Waard ondersteunen de bovengenoemde brief.

Fractievoorzitters

CDU/Minervaringen	Mw. Dr. H. G. van der Meer
DAV/Ervenstraten	Mw. A. van der Meer
CDU/Foronhul	Mw. Drs. A. van der Meer
Samenrijp/De	Dhr. J. A. van der Meer
Landgraaf/Broekhuizen	Mw. Drs. A. van der Meer
Landgraaf/Nieuwland	Mw. W. van der Meer
Samenrijp/De	Dhr. J. W. van der Meer
Landgraaf/Broekhuizen	Mw. Drs. A. van der Meer
Landgraaf/Broekhuizen	Mw. Drs. A. van der Meer

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

Wet van 1970

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

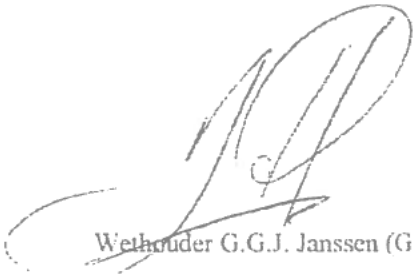
Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

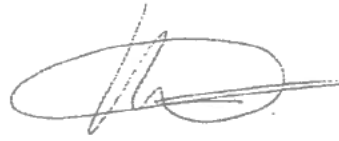
Burgerromite (Herindeling, Nieuw) Burgerpeiling Ja

Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970

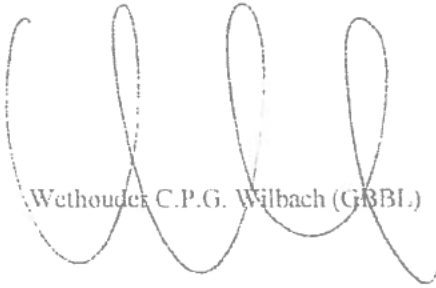
Wet van 1970 (Wet van 1970) - Wet van 1970



Wethouder G.G.J. Janssen (GBBL)



Wethouder E.J.M. Dreissen (CDA)



Wethouder C.P.G. Wilbach (GBBL)



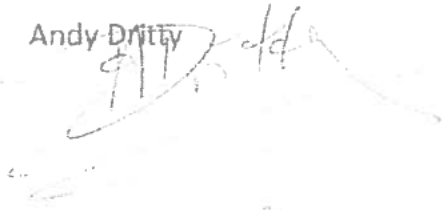
Wethouder M. Lucassen (CDA)



Wethouder J.C.M. Ringens (GBBL)

Gemeenschappelijke Burger Belangen Landgraaf (GBBL)

Andy Drippy



CDA Landgraaf

Gaston Huth



PRO Landgraaf

Bart Smeets



Samenwerkende Raadfracties
De heer J.T. Boonstra
Fazantenlaan 30
9751 EV HAREN

Kenmerk: 201700439

Den Haag, 12 april 2017

Geachte heer Boonstra,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

Ik vertrouw erop dat u zult begrijpen dat het voor mij niet mogelijk is om daarop inhoudelijk te reageren.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'E. Schippers', written over the typed name.

Drs. E. Schippers

201700440

Aan
Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. de (in)formateur
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

mechelen
[vul hier de eigen woonplaats in], 22 maart 2017

Betreft: aanbeveling voor een minister van Voedsel en Landschap

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij pleit ik voor een minister van Voedsel en Landschap.

Waarom een minister van Voedsel en Landschap?

Voedsel, gezondheid, landschap, leefbaarheid en economie raakt ons allemaal. Boeren en tuinders dragen daar dagelijks aan bij.

Nederlandse boeren en tuinders zorgen met veel passie voor smaakvol, kwalitatief hoogwaardig, betaalbaar en veilig voedsel. Als vanzelfsprekend liggen de supermarkten dagelijks vol met onze producten. Daarnaast is een ander belangrijk onderdeel van mijn onderneming het landschapsbeheer. Dit geldt niet alleen voor mij, maar ook voor mijn duizenden collega's.

Realiseert u zich dat tien procent van de beroepsbevolking bij een agrarisch (gelieerd) bedrijf werkt? Dat zo'n veertig procent van alle duurzaam opgewekte energie, zoals wind- en zonne-energie, in Nederland (gedeeltelijk) afkomstig is van een boerenerf of kas? De agrarische sector is wereldwijd koploper in innovaties zoals precisielandbouw.

Waar moet de minister mee aan de slag?

Wat mij betreft begint de minister met het uitdragen van het vakmanschap, de kennis en de liefde voor onze producten die ik en mijn vele collega's hebben. In binnen- én buitenland. Met trots zou hij of zij in binnen- en buitenland ook onze kracht als kennispartner onder de aandacht kunnen brengen. Verder zou een minister zich maximaal kunnen inspannen voor een betere positie van boeren en tuinders tegenover de grote inkooporganisaties. Betrokkenheid tonen bij de sector spreekt voor zich.

Ik hoop dat ik u met deze aanbevelingsbrief heb kunnen overtuigen van het belang van een minister voor Voedsel en Landschap. In mijn beleving kan deze minister alleen succesvol zijn als hij of zij kan leunen op agrarische ervaring en boerenverstand.

Ik kom graag mijn wens voor een minister van Voedsel en Landschap toelichten in Den Haag.

Met vriendelijke groet,

[vul hier naam, sector en woonplaats in]



[REDACTED]

Kenmerk: 201700441

Den Haag, 12 april 2017

Geachte mevrouw [REDACTED]

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

Ik vertrouw erop dat u zult begrijpen dat het voor mij niet mogelijk is om daarop inhoudelijk te reageren.

Hoogachtend,


Dr. B. Schippers

201700442

Utrecht, 11-04-2017

Geachte Mevrouw Schippers,

U hebt het vast druk, dus houd ik het zo kort mogelijk.

Volgens veruit de meeste wetenschappers warmt de aarde nóg sneller op dan ze tijdens het Parijs-akkoord al dachten.

De rampen die daardoor de mensheid kunnen gaan treffen zijn inmiddels wel bekend :
- zeespiegelstijging > dijkdoorbraken > verwoesting van steden, enz.
- droogtes en overstromingen > véél meer migratie, oorlogen, enz.

Alstublieft ... laat de volgende regering nou eens drastische maatregelen gaan nemen om het tij te keren, in ons aller belang. Zonder te verzanden in partijpolitiek gedoe.

**Het gaat ons allen immers straks véél meer kosten (óók financieel !!)
om de gevolgen van deze rampen te bestrijden,
dan dat het nu zal kosten om ze te voorkómen.**

Zo'n lange-termijn-visie moet toch uit te leggen zijn aan 'de bevolking' ?

Ik smeed u, mede namens kinderen en kleinkinderen, wees moedig en visionair.
Overbrug de (schijnbare) politieke tegenstellingen, want dit raakt ons allemaal.

Hartelijke groet, en veel wijsheid bij de formatie!







Kenmerk: 201700443

Den Haag, 12 april 2017

Geachte heer 

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

Ik vertrouw erop dat u zult begrijpen dat het voor mij niet mogelijk is om daarop inhoudelijk te reageren.

Hoogachtend,



Dr. P. Schippers



201700444



Kabinet Minister-President
Ministerie van Algemene Zaken

> Retouradres Postbus 20001 2500 EA Den Haag

p/a Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. de informateur E.I. Schippers
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Kabinet Minister-President

Binnenhof 19
2513 AA Den Haag
Postbus 20001
2500 EA Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Onze referentie
3200410

Datum 13 april 2017
Betreft Beantwoording verzoek informateur (201700312)

Geachte mevrouw Schippers,

Bijgaand treft u aan de beantwoording van de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz van Haegen, en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Dijksma, van uw verzoek d.d. 7 april 2017 (kenmerk 20170312).

DE MINISTER-PRESIDENT,
Minister van Algemene Zaken,
namens deze,
De Secretaris-Generaal,



drs. P.H.A.M. Huijts

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de minister-president,
minister van Algemene Zaken
drs. M. Rutte
Binnenhof 19
2513 AA Den Haag

Bestuurskern
Directie
Bestuursondersteuning

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 30945
2500 GX Den Haag

Contactpersoon
Jeroen Smit
Bestuursadviseur
M +31(0)6-29000238
Jeroen.smit@minienm.nl

Datum 12 april 2017
Betreft Verzoek informateur

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

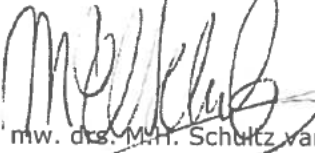
Uw kenmerk
201700312

Geachte heer Rutte,

In antwoord op het verzoek van de informateur, d.d. 7 april 2017, treft u bijgaand de gevraagde informatie aan, met het verzoek om dit door te geleiden naar de informateur.

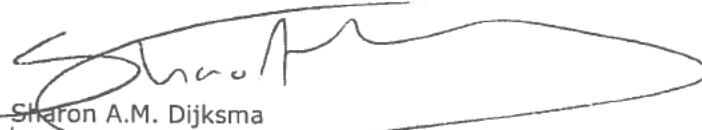
Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,



mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,



Sharon A.M. Dijkma

Fiscale maatregelen bijv. autobelasting 2-3 jaar

Tenslotte zijn ook fiscale maatregelen mogelijk zoals wijziging van autobelastingen BPM/MRB/bijtelling, vergoeding woon-werkverkeer, accijnzen. Deze maatregelen zijn relatief snel in te voeren (2-3 jaar), maar vragen inzet van de Belastingdienst.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

Op basis van de concrete invulling van een prijsmaatregel kan de planning nader worden gedetailleerd en gevalideerd.

1b. Hoe hoog zijn de investeringskosten die gepaard gaan met verschillende vormen van kilometerheffingen.

De investeringskosten voor relatief kleinschalige systemen zoals traject spitsheffing, tolheffing of cordon - of zone heffing variëren van € 50 tot € 150 mln.

De investeringskosten voor systemen die werken met een *on board unit* (kilometerheffing voor vracht en/of kilometerheffing voor personenauto's) zijn sterk afhankelijk van: het aantal voertuigen dat wordt belast; de complexiteit van het systeem (met of zonder spitstarief, differentiatie tussen voertuigen, etc); welke kosten worden toegedeeld aan de invoering van het systeem en de exploitatie van het systeem; de mate waarin de Rijksoverheid de kosten voor de benodigde *on board units* dekt en het economische groeiscenario waarmee wordt gerekend. Het verdient aanbeveling deze zaken nader uit te werken en op basis daarvan een kostenraming te maken.

De ramingen voor een landelijk dekkend systeem (8 mln. voertuigen) waarbij de overheid (een deel van) de *on board units* betaalt, variëren van ca. € 1,8 - € 4,1 mld. (gebaseerd op ramingen CPB en ABvM pp. 2016). Wanneer er wordt gekozen voor een systeem waarin alleen vracht wordt aangeslagen (ca. 800.000 voertuigen) én waarin de kosten van de *on board unit* bij de gebruiker worden belegd, bedragen de investeringskosten ca € 200-400 mln.

Exploitatiekosten: 10% grootschalig systeem – 25% kleinschalige systemen

Op basis van Europees onderzoek naar kosten van verschillende tolsystemen bestaat een redelijk betrouwbaar beeld over de jaarlijkse *exploitatiekosten* van verschillende systemen. Deze variëren van 10% (voor landelijke grootschalige systemen op basis van *on board units*) tot 25% (voor kleinschalige systemen met kentekenherkenning) van de opbrengsten.

De opbrengsten van de verschillende vormen van wegbeprijzing zijn afhankelijk van:

- De schaal van het systeem: lokaal vs. landelijk en aantal gebruikers (vracht- en/of personenauto's)
- De tariefstelling: hoogte van het tarief, spitsheffing dan wel vlakke heffing, differentiatie naar voertuigtype of gebruiker
- De eventuele compensatie van weggebruikers via verlaging van belastingen (zoals motorrijtuigenbelasting)

Op verzoek kan IenM meer informatie aanleveren over mogelijke prijsmaatregelen en de verwachte kosten en opbrengsten, effecten en risico's.

2. Hoe groot is het concurrentienadeel dat Nederlandse zeehavens ervaren door de VPB-heffing? Welke opties zijn er om de zeehavens hiervoor te compenseren; bijv. via infrastructuurinvesteringen

Concurrentienadeel door Vpb-heffing

Havenbedrijf Rotterdam verwacht jaarlijks ca. € 30 - € 50 mln. aan Vpb-afdracht en waarschuwt in het jaarverslag 2016 voor een significante daling van de winst in 2017. Voor het havenbedrijf Amsterdam kan het gaan om een bedrag van ongeveer € 10 mln. Voor de andere zeehavens van nationaal belang (Zeeland seaports, Groningen seaports en Moerdijk) gaat het om kleinere bedragen. Wat de zeehavens aan Vpb moeten afdragen over het boekjaar 2017 valt niet met zekerheid te zeggen en hangt af van fiscale optimalisaties en het kostenprofiel van de havens.

Belgische en Franse zeehavens betalen vooralsnog *geen* Vpb. Hamburg draagt wegens structurele verliezen geen Vpb af. Daarbovenop kennen België, Frankrijk en Duitsland (in tegenstelling tot Nederland) verschillende vormen van overheidssteun aan hun zeehavens¹. In België verleent het Vlaams gewest (met toestemming van de EC) directe staatssteun (€ 290 mln in 2015) aan de Vlaamse havens. In Duitsland dragen regionale overheden bij aan de havens, voornamelijk door het afdekken van verliezen van de havenbeheerder (ca. € 100 mln. per jaar aan de haven van Hamburg).

Intensiveringsmogelijkheden / compensatiemogelijkheden in de zeehavens

De zeehavens en het havenbedrijfsleven staan voor grote veranderingen op het terrein van *energietransitie, verduurzaming en digitalisering*. De omschakeling van op fossiele grond- en brandstoffen opererende havenindustrie en logistiek, naar duurzame en hernieuwbare alternatieven vraagt om grote investeringen van het havenbedrijfsleven en publiek-private samenwerking.

Energietransitie, technologische innovatie en digitalisering zijn van essentieel belang om de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens voor de economie te behouden en de klimaatdoelen van Parijs te behalen. Grootchalige investeringen door het bedrijfsleven zijn nodig: in bioraffinage, biochemie, warmtenetwerken, CO₂ afvang- en opslag, digitale informatieopslag- en uitwisseling, autonome, slimme en schone scheepvaart, sensortechnologie op schepen en kades, big data toepassingen, etc.

De Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) heeft gevraagd om een *haveninnovatiefonds*, dat de Nederlandse zeehavens klaar moet maken voor de toekomst. In het fonds zou per jaar € 500 mln, (een veelvoud van de waarschijnlijke Vpb afdracht) gestort moeten worden, aldus de zeehavens.

Recent onderzoek van het Duitse Wuppertal Instituut² in opdracht van Havenbedrijf Rotterdam laat zien dat energietransitie naar een *CO₂ neutrale haven* (een CO₂

¹ Uit onderzoek van RHV en de Erasmus Universiteit (TK 29862, 24) blijkt dat met name de Duitse en Vlaamse overheid uit algemene middelen een bijdrage aan de zeehavens leveren van € 0,81 respectievelijk € 0,54 per overgeslagen ton per jaar (dat is exclusief de investeringen in maritieme toegangswegen, havenbekkens, kaden, terreinen, operationele kosten van het havenbeheer en het afdekken van verliezen). In Nederland ontvangen zeehavens geen overheidssteun. In 2015 sloeg Rotterdam 466 mln. ton over, tegen Antwerpen 208 mln. ton en Hamburg 137 mln. ton.

² Decarbonization Pathways for the Industrial Cluster of the Port of Rotterdam.
<https://www.portofrotterdam.com/nl/downloads/report-wuppertal-instituut>

reductie met 98%) in 2050 mogelijk is. Maar dat lukt alleen met *grootschalige technologische innovaties*. Een haveninnovatiefonds is noodzakelijk voor bekostiging van de onrendabele toppen en om structuurversterking van de havens *aan te jagen en te versnellen*. De havensector wil zelf ook versnellen in die transitie en ziet het op termijn als concurrentie onderscheidend vermogen.³ In de afgelopen jaren is al veel in haveninfrastructuur en achterlandverbindingen geïnvesteerd. In het MIRT staan deze investeringen geprogrammeerd.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

De overheid zou de zeehavens ook kunnen steunen door publieke verantwoordelijkheden toe te kennen aan investeringen in *vitale digitale infrastructuur*. Ook investeringen in *maritieme security* zijn een noodzakelijke randvoorwaarde voor de vlotte en veilige bereikbaarheid van de havens. Buisleidingen (nodig voor CO2 afvang en opslag, warmtenet) worden tot nu toe als een private aangelegenheid beschouwd en vormen daarmee geen onderdeel van het Infrastructuurfonds. Het kabinet zou kunnen bezien of er een grotere publieke verantwoordelijkheid is voor zover het openbaar toegankelijke infrastructuur betreft.

³ Goedkope financiering met Invest-NL of in de EU het EFSI biedt geen alternatief voor de noodzakelijke bekostiging.

3. Wat is de stand van zaken bij de aanbesteding van de A27? Kan het besluit nog worden teruggedraaid en zo ja wat zijn de financiële consequenties?

Het Tracébesluit is vastgesteld in 2016. RWS is druk doende met de voorbereiding van de realisatie / aanbesteding.

De reeds gemaakte kosten zijn minimaal € 35 mln. aan plan- en voorbereidingskosten.

A27/A12 Ring Utrecht draagt bij aan de huidige knelpunten uit de file top 50, zie verderop, en wordt verbreed om de verkeersgroei op te vangen. Tegelijkertijd heeft de stad Utrecht een verkeersplan dat het binnenstedelijk verkeer vanuit de stad de ring op duwt, wat voor extra verkeersdruk op de ring zorgt. Daarmee draagt het project Ring Utrecht bij aan een vlotte doorstroming, zowel op het hoofdwegennet als in de stad.

Het Tracébesluit A27 Ring Utrecht is na langdurig overleg met stakeholders vastgesteld. Het gedeelte A27 bij Amelisweerd zal worden uitgebreid tot 2 X 7 rijstroken. Dit heeft te maken met de vele weefbewegingen die hier gemaakt moeten worden. Om dit op een veilige manier mogelijk te maken is het ontwerp op deze manier vormgegeven.

De gehele besluitvorming is door de commissie Schoof onderzocht; dit heeft uitgewezen dat de besluitvorming op een zorgvuldige manier heeft plaatsgevonden. Tot slot bevat het project een serie aan compenserende maatregelen tbv. natuur en leefomgeving. Zo komt er een groen dak op de weg en zal het overgrote deel van de Utrechters er door dit project op vooruit gaan qua geluidsbelasting.

Op dit moment wordt een NMCA run uitgevoerd om te kijken wat de knelpunten rondom Utrecht zijn in 2030 indien het project A27/A12 Ring Utrecht niet uitgevoerd wordt. Deze uitkomsten worden 11 april 2017 verwacht.

De Ring Utrecht wordt gezien als de draaischijf van Nederland. Verwachting is dat als de Ring Utrecht niet uitgevoerd wordt, de druk rondom Utrecht nog vele malen groter wordt en dit ook een groot effect zal hebben op de verbindingen richting Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, 's-Hertogenbosch, Amersfoort en Arnhem. De Ring Utrecht is als draaischijf ontworpen als één integraal project A27/A12. Wijziging van een van de deelelementen doet het verkeerstechnisch oplossend vermogen teniet.

Onderstaand de 6 huidige files uit de file top 50 rondom Utrecht.
Nr. 5 A28 Zwolle Utrecht tussen De Uithof en Rijnsweerd
Nr. 12 A12 Arnhem Den Haag tussen Nieuwegein en Oudenrijn
Nr. 25 A27 Almere Utrecht tussen Hilversum en Bilthoven
Nr. 29 A27 Utrecht Gorinchem tussen Rijnsweerd en Lunetten
Nr. 32 A2 Amsterdam 's-Hertogenbosch tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn
Nr. 33 A27 Almere Utrecht tussen Bilthoven en Utrecht-Noord

Een nieuw kabinet kan besluiten het Tracébesluit niet uit te voeren (dan verloopt het na 10 jaar) of in te trekken. Het besluit om het Tracébesluit in te trekken staat dan open voor beroep. Het niet uitvoeren van het Tracébesluit leidt tot

omvangrijke kosten vanwege files die niet worden opgelost terwijl de economie aantrekt. Het niet realiseren van de ring Utrecht heeft ook negatieve gevolgen voor de doorstroming op het aansluitende hoofdwegennetwerk (Utrecht is immers de draaischijf in het netwerk).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

4. Hoeveel verschuivingen tussen de verschillende modaliteiten is er op welke termijn denkbaar. Hoeveel verschuiving is er mogelijk van auto naar OV; in de spits en buiten de spits. Binnen de Randstad en buiten de Randstad. En hoeveel investeringen vergt dit? En welke investeringen kunnen hiermee worden vermeden?

Belang modaliteiten

Modaliteiten hebben een verschillend aandeel in de totale mobiliteit van Nederland (2015) en dit verschilt ook per gebied (zie tabel hieronder, die een combinatie bevat van gegevens van het RLI advies 'dichterbij en sneller, dec 2016' en CBS-gegevens 2014)

<i>Aandeel van alle ritten</i>	<i>Heel Nederland (Bron: CBS)</i>	<i>Amsterdam (Bron: RLI/Bleijenberg)</i>	<i>Meest stedelijke gemeenten (Bron: RLI/Bleijenberg)</i>	<i>Landelijk gebied (Bron: RLI/Bleijenberg)</i>
Auto	42%	23%	36%	55%
OV	7%	17%	10%	2%
Fiets & lopen	51%	61%	53%	40%

- De conceptresultaten van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) laten zien dat de mobiliteit richting 2040 sterk groeit in business as usual scenario's. Groei is met name zichtbaar bij auto (17% - 44%) en trein (27% - 45%).
- Het OV is sterk in het bieden van vervoer over langere afstanden tussen grote steden (trein) en in drukke gebieden zoals stadscentra, waar het aanbod groot is (bus, tram, metro). In het daily-urbansysteem van steden met omliggend verzorgingsgebied is de rol van auto en fiets groot naast OV. In het landelijk gebied is zowel de vraag als het aanbod van OV-diensten kleiner en biedt de auto een alternatief. Op de korte afstanden (<15 Km) is ook de fiets een goed alternatief (zie vraag 9).

Uitwisseling OV - Weg

- Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) heeft de uitwisseling tussen OV en auto onderzocht met o.a. de volgende conclusies:
 - Autoreizen en OV-reizen voorzien voor een belangrijk deel in gescheiden markten
 - De kans op uitwisseling tussen auto en OV is het grootst op relaties waar autogebruik voor de reiziger problematisch is (hoge parkeertarieven, congestie).
- De potentie om grote verschuivingen tussen de auto en OV te bewerkstelligen is beperkt. Wel is op specifieke relaties een uitwisseling te realiseren. Dit zal op de korte termijn ook een licht effect hebben op de congestie, op de langere termijn dempt dit effect weer uit. Vanwege de (hoge) congestie (die zich vaker voordoet in de spits) kan beredeneerd worden dat de kans op overstappen in de spits hoger is dan buiten de spits. Hierover zijn echter geen cijfers beschikbaar.

- Ter illustratie: bij prijsbeleid verschuift ca 2-6% van het totaal (Afhankelijk van variant, zie informatie vraag 1). De verschuiving van auto naar OV door prijsbeleid is klein, mensen gaan vooral andere keuzes maken (minder ver reizen of minder reizen). De grootste verschuiving is van de auto naar de fiets. (zie vraag 9 voor aanvullingen).

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

Alle modaliteiten blijven nodig om Nederland bereikbaar te houden en de inzet op een modaliteit zou plaats moeten vinden daar waar deze de grootste meerwaarde heeft. Er blijven daarom ook maatregelen en investeringen nodig volgend op het MIRT programma om de groei in mobiliteit na 2030 te accommoderen.

Maatregelen OV op de korte termijn

- Intensiveringen op de korte termijn gericht op de verhoging van de kwaliteit van het OV en de deur-tot-deurreis. Prioritair zijn daarbij:
 - Maatregelen gericht op capaciteitsuitbreiding op het hoofdrailnet en regionaal spoor, waaronder nieuwe opstelplaatsen om additioneel ingekocht materieel te accommoderen. Zonder deze investeringen zijn (grootschalige) capaciteitsuitbreidingen op het spoor niet mogelijk.
 - Maatregelen gericht op het verbeteren van dienstregeling op het hoofdrailnet (perronverlengingen, extra wissels en betere bijsturing van de treindienst) en het verhogen van de betrouwbaarheid.
 - Verbetering van voorzieningen in de trein waaronder stopcontacten, wifi en retrofitting van toiletten.
 - Het verbeteren van het voor- en natransport door middel van onder andere uitbreiding van fietsparkeren rondom stations, en beperkte aanpassingen van grotere knooppuntstations.
- Naast de (in de tabel) genoemde opgaven, liggen er nog opgaven rond spoorveiligheid (bijv. overwegen), elektrificatie van lijnen en grensoverschrijdende verbindingen.
- Innovatie: Ontwikkeling en uitrol van nieuwe mobiliteitsconcepten (*Smart Mobility, Mobility as a Service*) gericht op het vergroten van de reisopties en verbeteren van de reiskwaliteit zal een steeds belangrijkere ontwikkeling worden voor het mobiliteitsbeleid. Deze kunnen op den duur bijdragen aan betere benutting van bestaande infrastructuur en betere exploitatie van materieel. Dat vraagt om financiering (van Rijk en/of regio) van grootschaliger (regionale) pilots en projecten (zowel in stedelijk als landelijk gebied). Tevens is aandacht nodig voor de regeltechnische obstakels ; eventueel via een (innovatie)vervoerswet.

Maatregel korte termijn (2018-2022) betreffende OV maatregelen	Min €
Voorzieningen in de trein	100
Fietsparkeren (deze 100 mln is rijksdeel. Verwacht wordt tevens 100 mln cofinanciering regio)	100
Diverse infrastructurale aanpassingen (bijv: perronverlengingen, inhaalspoor, extra wissels)	200
Verbeteringen Betrouwbaarheid spoor	75
Opstelcapaciteit spoor	100
Smart Mobility	100
Fiets (voor- en natransport)	25
Totaal	700

- Hoge(re) parkeertarieven, het beperken van parkeerplaatsen, circulatieplannen gericht op ontmoediging kunnen als instrumenten worden ingezet om een modal shift te realiseren.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

Maatregelen OV op de (middel)lange termijn

- De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) laat zien dat op de (middel)lange termijn een aantal grote bereikbaarheidsopgaven optreden, met name tussen en binnen de grote steden, zowel in het OV als op de weg.
- Het vraagt nader onderzoek om een zo effectief mogelijk pakket aan maatregelen samen te stellen om de opgaven en ambities voor een schaa sprong zoals geformuleerd in het Toekomstbeeld OV te realiseren.
- Daarnaast staat de betaalbaarheid van het OV in minder druk bevolkte gebieden onder druk. Dit vraagt om structurele inzet om innovaties en nieuwe mobiliteitsconcepten mogelijk te maken.
- Voor de (middel)lange termijn kan worden gedacht aan:
 - financiering beschikbaar te stellen voor een aantal multimodale (grootstedelijke) bereikbaarheidsprogramma's, waarin de inzichten van de NMCA en Toekomstbeeld OV verder worden uitgewerkt.
 - Een ambitieus programma te starten samen met de regio's om te komen tot een structurele inzet om nieuwe vormen van mobiliteit te ontwikkelen en uit te rollen.

Belang van maakbaarheid

- De capaciteit om groei op te vangen in de grote steden en drukke corridors in de Randstad is beperkt. Denk daarbij aan de volle treinen tussen Amsterdam-Utrecht of de vele bussen in de binnenstad van de G4.
- De financiële ruimte in het Infrastructuurfonds is beperkt om op de korte termijn maatregelen te treffen.
- Voor grote projecten geldt dat deze enkele jaren aan verkenning en voorbereiding vragen. Daarnaast is het de vraag in hoeverre er ruimte is deze maatregelen bovenop het programma uit te voeren gezien verstoringen van de dienstregeling, beschikbare kennis en risico's
- Op korte termijn kan het aflopende Beter Benutten budget worden verlengd tbv efficiënter gebruik van bestaande capaciteit.

Beschikbare budgetten voor aanleg Wegen irt verschuivingen

- Binnen het Infrastructuurfonds zijn middelen aanwezig ter bevordering van zowel de bereikbaarheid over de weg als met het OV.
- Over het grootste deel van de wegenprojecten in planuitwerking en verkenning zijn reeds afspraken gemaakt met bestuurlijke partners zoals provincies (soms met co-financiering). Indien deze middelen verschoven worden kunnen deze afspraken niet nagekomen worden. Daarnaast is, conform MIRT-systematiek, de urgentie van de projecten aangetoond en worden daarom nu de plannen uitgewerkt.
- De projecten, zoals A27 Houten-Hooipolder, Ring Utrecht, ViA15, A4 Haaglanden en InnovA58 [alle hoog in de file top50], die momenteel in planuitwerking en verkenningfase zitten zijn wezenlijk voor het bereikbaar houden van Nederland en dragen bij aan het economisch functioneren van ons land. Op deze trajecten is nu al sprake van aanzienlijke files en verlieskosten. Als desondanks besloten wordt om geen nieuwe wegenprojecten meer op te starten en aan te leggen is nog € 1,1 miljard aan investeringsruimte beschikbaar om anders te alloceren. De € 1,6 miljard in de categorie bestemd/gebonden is nog niet bestuurlijk vastgelegd en kan daarom in principe nog worden geheralloceerd. Aan de € 6,5 miljard in de categorie (bestuurlijk) verplicht liggen bestuurlijke of juridische verplichtingen ten

grondslag. Het stopzetten van deze investeringen kan daarom resulteren in ofwel juridische procedures dan wel bestuurlijke bezwaren.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

Artikel	AANLEG	2017-2030 (stand OB2017)
12 Wegen	Realisatie	5,1 mld
	Planuitwerking en Verkenning (incl. MIRT-besluiten najaar 2016)	
	- w.v. 6,5 mld bestuurlijk verplicht	
	- w.v. 1,6 mld bestemd/gebonden	
		8,1 mld
	Investeringsruimte	1,1 mld
Totaal 12 Wegen		€14.3 mld

5. Wat kan er, op welke termijn, worden bereikt met emissiebeperkend bronbeleid in EU-verband?

Deze informatie heeft betrekking op bronbeleid in de mobiliteitssector.

Wat kan er, op welke termijn, worden bereikt met emissiebeperkend bronbeleid in EU-verband?

De huidige uitstoot van CO₂ in het verkeer (wegverkeer en binnenvaart) bedraagt in Nederland 34,5 Mton. Voor 2030 is in het SER Energieakkoord het doel van max. 25 Mton geformuleerd. In 2020 is op basis van vastgesteld bronbeleid een totale besparing van 0,7 Mton gerealiseerd. In de periode 2020-2030 moet dus nog 8,8 Mton besparing worden gerealiseerd.

Tot en met 2021 is er in de EU vastgesteld bronbeleid voor personenauto's en bestelauto's. In 2021 mogen de nieuwe personenauto's gemiddeld niet meer uitstoten dan 95 gram CO₂ per kilometer. Voor bestelauto's is dat 147 gram CO₂. Voor het decennium 2020-2030 is er nog geen vastgesteld beleid. De EU wil de normen verder aanscherpen. Later dit jaar komt de Europese Commissie met een voorstel voor nieuwe normen voor na 2021. Het is de verwachting dat er in 2025 een norm tussen de 68-78 gram per kilometer zal komen en in 2030 een nog scherpere norm. Deze bandbreedte is door het Europees Parlement geopperd. Het PBL heeft in de NEV 2016 het effect van een norm van 73 gram/kilometer in 2025 voor personenauto's becijferd. In 2030 levert dat een totale besparing op van 1,9 Mton van de in totaal benodigde 8,8 Mton. Een veronderstelde norm van 120 gram voor bestelauto's in 2025 levert een totale besparing op van 0,8 Mton in 2030. Nieuwe normen moeten de transitie naar nulmissie voertuigen onomkeerbaar maken. Met een norm lager dan 70 gram is het goedkoper om elektrische auto's te ontwikkelen dan verder te investeren in het zuiniger maken van verbrandingsmotoren.

Voor vrachtauto's en bussen is een EU-norm voor CO₂ in voorbereiding. De details en planning zijn nog niet bekend. Het PBL heeft in een aannamesberekening wat een norm bespaart die elke jaar 1,1% daalt. Dit zou een besparing opleveren van 0,5 Mton in 2030.

De EU-commissie heeft een voorstel gedaan voor het post-2020 aandeel hernieuwbare energie in transport. Bij een fysiek aandeel (dus zonder dubbelrekening) van 12% hernieuwbaar in 2030 is een totale besparing van 1,4 Mton mogelijk. De onderhandelingen hierover zijn in 2017/2018.

EU bronbeleid voor zuinige banden kan volgens de PBL raming 1,3 Mton besparing opleveren. Er is nog geen EU-voorstel voorzien.

Vastgesteld beleid levert dus in 2020 0,7 Mton reductie op en alle hierboven opgesomde bronmaatregelen kunnen in 2030, afhankelijk van de uitkomst van de voorstellen en onderhandelingen in Brussel, een maximale besparing van 5,9 Mton opleveren. In het meest gunstige scenario is het resterende beleidsgat dus 2,9 Mton. Los van de realisatie van alle maatregelen kan een toenemende vraag naar mobiliteit zorgen voor meer CO₂-uitstoot.

Het beleidsgat kan beperkt worden door een combinatie van gedragsmaatregelen (zoals autodelen, het nieuwe rijden en een werkgeversaanpak: fiets van de zaak, stimuleren OV-gebruik) en een versnelde transitie naar elektrische voertuigen (al dan niet op waterstof). Dit is al afgesproken voor OV-bussen en dit wordt in het kader van de zgn. Brandstofvisie voorbereid voor stadslogistiek en contractvervoer. Ook via ICT toepassingen in verkeer en vervoer, zoals truck platooning, intelligente verkeerslichten en slimme logistiek is extra reductie te bereiken.

Gegevens over effecten van bronbeleid voor binnenvaart, dieseltreinen en mobiele machines zijn niet bekend. Er zit geen EU-beleid in de planning. Bronbeleid voor scheepvaart en luchtvaart is ook niet meegenomen. Dit wordt mondiaal geformuleerd. Eventueel beleid voor luchtvervuilende emissies is ook buiten beschouwing gelaten.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

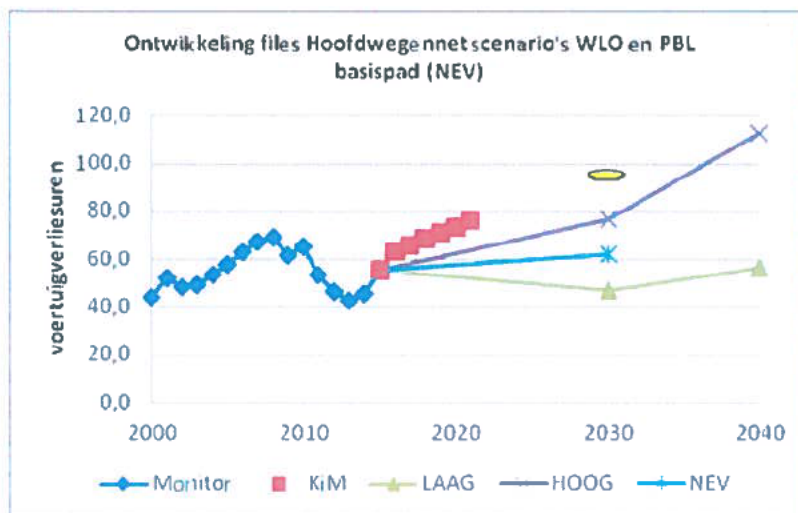
Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

6. Kilometerheffingen leiden in doorrekeningen tot minder mobiliteit. Wat betekenen kilometerheffingen voor de behoefte aan nieuwe infrastructuur en minder wegverbredingen?

Huidig en toekomstig beeld files

Sinds 2015 nemen de files weer sterk toe. De nieuwe, op 20 april te verschijnen, Nationale markt en capaciteitsanalyse (NMCA 2017, gebaseerd op de nieuwe CPB scenario's) brengt in beeld hoe de congestie zich ontwikkelt; het veronderstelt daarbij de geplande infrastructuurmaatregelen tot 2030 als gerealiseerd. Dit betreft o.a de A13/16, Blankenburgverbinding, ViA15, Ring Utrecht, A58, A67, SAA Amstelveen, Hoevelaken, A27 Houten-Hooipolder, A1 Apeldoorn-Azelo en Zuidelijke ringweg Groningen. Uit die NMCA blijkt dat bij een scenario met lage economische groei en realisatie van de reeds geplande projecten, de files vergelijkbaar blijven met het huidige niveau. Bij een hoge economische groei nemen de files tot 2040 met 100% toe t.o.v. van nu.

Indien wordt gekozen om geen van de geplande infrastructuurmaatregelen uit het MIRT uit te voeren, ligt het niveau van de files in 2030 25% hoger (naar het hoogste niveau ooit, de gele stip in onderstaande grafiek), dan de situatie met dat de geplande infrastructuurmaatregelen wel zijn uitgevoerd. Als ook daarna maatregelen uitblijven, raakt vrijwel het gehele netwerk verzadigd, ook in een scenario met lage groei.



Effect wegbeprijzing

Invoering van een algehele kilometerheffing op alle wegen en voor alle voertuigen (vracht + personen) zal leiden tot een afname van het weggebruik. Dit kan een positief effect hebben op het aantal files. De mate van het effect is afhankelijk van:

- de hoogte van het tarief;
- een vlakke heffing of spitsheffing;
- locatiekeuze heffing;
- doelgroep (vracht en/of personen);
- de mate van compensatie via verlaging of afschaffing MRB en/of BPM.

Daarnaast kent een vlakke heffing voor alle voertuigen ook relevante neveneffecten: er worden minder en kortere ritten gemaakt, waarmee o.a. de bereikbaarheid van banen afneemt en er zijn forse inkomenseffecten.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

De effecten met een vlakke heffing voor alle voertuigen, vracht en personenauto's op het hele netwerk zullen het grootst zijn. Indien hiervoor wordt gekozen, zal de congestie in 2040 ten opzichte van het beeld uit de NMCA met 30-50% reduceren. Dit effect is alleen mogelijk als de heffing voor iedereen op alle wegen geldt en de tarieven niet te laag zijn. In de verkiezingsprogramma's en in de CPB-doorrekening wordt een brede range van mogelijke tarieven genoemd variërend van 3-7 ct personenauto's en 18 - 25 ct vrachtvoertuigen. Kanttekening is dat er geen internationale ervaring is met de invoering van een kilometerheffing voor alle personenauto's.

Bij een hoog groeiscenario zal door invoering van een algehele kilometerheffing het congestieniveau weer vergelijkbaar kunnen worden met het huidige niveau. Er zullen dus nog steeds knelpunten op het hoofdwegennet zijn. De auto is en blijft op veel relaties de dominante vervoerswijze, mede door de beperkte verschuiving van auto naar OV. Er blijft daardoor file staan rond en tussen de steden. Met name specifieke bottlenecks (rivierkruisingen, van 2x3 naar 2x2 / van 2x4 naar 2x3, afritten) in het netwerk zullen structureel file ondervinden (vb. A12 Gouda - Utrecht, A15 Papendrecht - Gorinchem, A2 Deil-Den Bosch, A1 Barneveld - Apeldoorn).

Indien wordt gekozen om het huidige MIRT-programma met infrastructurele maatregelen niet uit te voeren, neemt het aantal knelpunten ondanks een kilometerheffing verder toe.

Met invoering van relatief kleinschalige beprijzingsmaatregelen zoals een traject spitsheffing op 5-10 snelwegen (in de Randstad) of een cordonheffing op de stedelijke ringwegen, nemen de files op de beprijste trajecten fors af doordat mensen buiten de spits gaan reizen, minder gaan reizen of een andere route kiezen. Bezien over het gehele netwerk, bedraagt de congestiereductie ten opzichte van de NMCA bij dergelijke maatregelen 5-10%.

7 ERTMS legt groot beslag op MIRT-middelen. Wat zijn de effecten van ERTMS op de spoorcapaciteit? En hoe verhouden deze effecten zich tot even grote investeringen in het op 3KV brengen van (delen?) van het spoorwagennet? Is het mogelijk om selectiever te zijn met ERTMS? Wat moet van EU en wat is echt nodig?

Algemeen

- De aanleg van ERTMS is gericht op een robuust en toekomstvast beveiligingssysteem dat een betrouwbaar hoogfrequent spoor kan faciliteren. Dit is nodig om het steeds drukker bezette spoorstelsel ook in de toekomst te kunnen bedienen. Het bestaande beveiligingssysteem ATB dateert uit de jaren '50/60 is 'end of service' en vormt een risico voor de beschikbaarheid. Baten van ERTMS zijn gelegen in veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid, capaciteit en interoperabiliteit.
- ERTMS is een opgave voor de komende decennia. Tot en met 2030 worden delen van het Nederlandse net van ERTMS voorzien. Hiervoor is een taakstellend budget beschikbaar van € 2.3 mld. Volledige uitrol van ERTMS in Nederland is een opgave die zich uitstrekt tot 2045-2050. Om het beslag op het MIRT te beperken is ERTMS niet volledig gefinancierd. Dit vraagt op termijn substantiële aanvullende investeringen bovenop het huidige budget van € 2.3 mld.

Wat is echt nodig op grond van de Europese verplichtingen

- De EU-verordening schrijft voor dat voor 2030 een aantal lijnen van ERTMS moet worden voorzien (TEN-T-verplichtingen). In 2016 is de Nederlandse uitrolstrategie vastgesteld met als doel om zo hoog mogelijke maatschappelijke baten te genereren en een operationeel aansluitend netwerk te creëren.
- De uitrolstrategie bestaat uit een mix van nationale en TEN-T trajecten. De uitrolstrategie is dynamisch; afhankelijk van aanbestedingsresultaten en andere randvoorwaarden kunnen meer of minder trajecten van ERTMS worden voorzien binnen het taakstellend budget.
- Niet alle TEN-T trajecten zijn onderdeel van de uitrolstrategie. In de uitrolstrategie zijn trajecten waarbij de maatschappelijke baten gering zijn al uitgezonderd. Met de voorgestelde uitrol zijn de effecten op de (internationale) interoperabiliteit echter beter dan wanneer wordt vastgehouden aan de eerder vastgestelde TEN-T verplichtingen. Daarnaast sluit de door het programma geadviseerde uitrolvolgorde goed aan bij de plannen van België en Duitsland. Voor deze uitrolstrategie is draagvlak bij de Europese Commissie. In 2023 wordt de verordening door de EC geëvalueerd. Op dat moment kan Nederland formeel voorstellen om deze TEN-T trajecten na 2030 van ERTMS te voorzien.
- Het nakomen van uitsluitend de Europese verplichtingen leidt niet tot vrijval van budget omdat de reikwijdte van de TEN-T verplichtingen relatief breed is. Als Nederland het ERTMS-budget naar beneden bijstelt zal de EC eisen dat Nederland alsnog aan alle TEN-T verplichtingen voldoet, dus ook aan de nu uitgezonderde trajecten met lage maatschappelijke baten.

Wat zijn de effecten van ERTMS op de spoorcapaciteit?

- ERTMS heeft een positief effect op capaciteit, snelheid, veiligheid, betrouwbaarheid en interoperabiliteit. Vanaf 2018 wordt op de corridor Amsterdam-Eindhoven hoogfrequent gereden (6 keer sprinter/6 keer IC p/u). De komende jaren volgen andere corridors. ERTMS is vanuit capaciteitsoogpunt randvoorwaardelijk om verdere frequentieverhogingen mogelijk te maken. Verdere frequentieverhogingen (8/8 e.v.) kunnen niet zonder ERTMS worden gerealiseerd.

Hoe verhouden deze effecten zich tot de capaciteitseffecten van het op een hogere spanning brengen van het spoornet naar 3kV?

- De beperkende factor in capaciteitsuitbreiding is het huidige beveiligingssysteem. Om capaciteitsuitbreiding mogelijk te maken zal dat, eventueel in combinatie met investeringen in infrastructuur, als eerste moeten worden aangepakt. 3kV kan mogelijk extra capaciteitswinst opleveren maar goede beveiliging is hiervoor randvoorwaardelijk. 3kV kan dus alleen onderdeel zijn van een pakket aan maatregelen om de spoorcapaciteit verder te optimaliseren.
- De potentiële baten van 3kV zijn met name gelegen in de energiebesparing en verminderde CO₂-uitstoot als gevolg van lagere netverliezen.

Is het mogelijk om selectiever te zijn met ERTMS?

- ERTMS is nodig om de toekomstige mobiliteitsvraag te kunnen accommoderen. Vanuit dat perspectief zijn er geen mogelijkheden om selectiever te zijn in de uitrol. Nederland is voor leveranciers van spoorveiligheidssystemen een relatief kleine markt. Een (nog) beperktere uitrol kan een prijsopdrijvend effect hebben. Bovendien moeten in alle gevallen relatief hoge vaste kosten worden gemaakt, met name voor de ombouw van treinmaterieel.
- Als toch wordt besloten om het tempo waarin ERTMS wordt geïmplementeerd aan te passen dan vraagt dit een benadering waarbij nut en noodzaak van het systeem als zodanig volledig overeind blijft en langjarig perspectief wordt geboden op financiële dekking. Verplichtingen langjarig doorschuiven levert een vertraging en dus schending van Europese verplichtingen op en legt beslag op toekomstige IF bestedingen.

8.a) Vliegverkeer / Schiphol: Wat zijn de mogelijk opties om Schiphol te laten groeien in relatie tot hinder (geluid; luchtkwaliteit). Wat kan innovatie betekenen op dit punt?

b) Wat draagt Schiphol/luchtvaart bij aan de NLse economie? In discussie werd gerefereerd aan RLI-advies over mainports en mogelijke andere rapporten.

In 2016 zijn er 479.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol gerealiseerd. Verdere groei van Schiphol is niet alleen te relateren aan hinder. Juist allerlei andere capaciteitsbeperkende aspecten spelen daarin een grote rol, zoals de beschikbare luchtruimcapaciteit en de operationele capaciteit op de luchthaven. Randvoorwaardelijk is zeker ook de veiligheid op en van Schiphol. De aanbeveling van de OVV daartoe om de gevolgen voor de veiligheid te beoordelen in een integrale veiligheidsanalyse wordt overgenomen en op korte termijn opgepakt.

1. *Groei in relatie tot milieucapaciteit*

- In lijn met bestaande afspraken kan Schiphol tot en met 2020 groeien tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen. Kaderstellend voor de milieucapaciteit op Schiphol vanaf 2021 zijn drie aspecten:
 1. Criteria voor gelijkwaardigheid (normen voor maximale aantallen ernstig gehinderden, belaste woningen en slaapgestoorden) → ruimte tot circa 600.000 vliegtuigbewegingen.
 2. 50/50 principe waarbij de geluidsruimte die na het bereiken van de 500.000 vliegbewegingen resteert binnen de criteria voor gelijkwaardigheid voor 50% mag worden benut voor extra vliegtuigbewegingen.--> ruimte tot 550.000-580.000 vliegtuigbewegingen.
 3. 4^e baan regel. Deze regel stelt nu een maximum aan het gebruik van vier banen tegelijkertijd op Schiphol en is beperkend voor verdere groei.--> ruimte tot circa 500.000-505.000 vliegtuigbewegingen.
- Verdere groei betekent in eerste instantie dat de 4^e baan regel zou moeten worden verruimd (in lijn met uitwerking motie Visser). Daarna moet worden gekeken naar de invulling van het 50/50 principe. Beide maatregelen zijn relatief snel in te voeren, maar stuiten op bezwaren bij omwonenden.
- *Innovatie:* Hoe stiller de vloot en hoe geluidspreferenter de operatie, hoe meer ruimte er binnen de normen te verdelen valt voor extra vliegtuigbewegingen. Dit geeft de sector de prikkel tot innovatie.

2. *Luchtruimcapaciteit*

- Met de huidige luchtruimstructuur is er ruimte tot maximaal 520.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol en 10.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad.
- Randvoorwaardelijk voor verdere groei is dat er extra luchtzijdige capaciteit wordt gecreëerd (met aandacht voor verhoging van de piekcapaciteit). Dat betekent: (1) een besluit nemen over de verandering van de indeling van het civiel-militaire luchtruim in Nederland en (2) het verkennen en de mogelijke introductie van een nieuw operationeel concept voor de luchtverkeersafhandeling op Schiphol (door LVNL). Ook moet LVNL voldoende luchtverkeersleiders aantrekken. Deze trajecten kunnen gereed zijn in 2023. De aanbevelingen van de OVV worden hierbij betrokken.

- *Innovatie*: Implementatie Single European Sky.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

3. Operationele capaciteit

- Nu al is de operationele capaciteit op Schiphol een knelpunt. De huidige plannen voor pieren en terminals maken groei mogelijk tot circa 530.000 vliegtuigbewegingen. Extra pieren zijn beschikbaar in 2019, een extra terminal in 2023.
- Randvoorwaardelijk aan verdere groei is dat Schiphol verder investeert in capaciteit voor taxibanen, pieren/gates en terminal.
- *Innovatie*: Schiphol werkt aan een programma digital airport om de passagiersstromen op de luchthaven in goede banen te leiden.

4. Capaciteit voor beveiliging en grensbewaking

- Voldoende capaciteit grensbewaking KMar in de komende jaren is onontkoombaar. Het gaat om een structureel extra budget van de overheid van € 43 miljoen vanaf 2018 oplopend tot € 49 miljoen in 2022.
- *Innovatie*: Om de concurrentie met andere luchthavens te blijven aangaan kunnen ondermeer maatregelen genomen worden die het security- en grensproces op Schiphol vergemakkelijken. Het Rijk kan hiervoor in de komende vier jaar een bijdrage van € 60 miljoen doen.

5. Landzijdige bereikbaarheid

- Naast de reeds lopende aanpak voor het station is er nu al extra budget noodzakelijk voor opwaardering van de bestaande aansluiting van Schiphol op de A4 (eenmalige bijdrage, ordegrrootte € 50 miljoen). Start van de realisatie van het station is voorzien in 2021/2022 en heeft een doorlooptijd van enkele jaren.
- Verdere groei betekent dat er extra budget beschikbaar moet worden gesteld voor een *nieuwe* aansluiting op de A4 (eenmalige bijdrage, ordegrrootte €50 miljoen) en mogelijk een *OV-verbinding* tussen Schiphol en Amsterdam (potentieel €1,5 – 2,0 miljard, waarvan een significant deel voor het Rijk). Deze maatregelen spelen na 2025.

6. Kwaliteit leefomgeving

- Om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren is een programma nodig waarin door sector en overheid maatregelen worden geformuleerd om via innovatie te komen tot stillere en schonere vliegtuigen en beperking van de CO2 uitstoot. Bijvoorbeeld via verdere tariefsdifferentiatie, uitfasering van vliegtuigen die een hoge geluidsbelasting veroorzaken.
- Om bij te dragen aan de doelstellingen voor hernieuwbare energie en het terugdringen van de CO2 uitstoot in de luchtvaart kan het gebruik van duurzame biokerosine via een stimuleringsregeling worden bevorderd, met bijvoorbeeld een extra structurele bijdrage van €50-100 miljoen per jaar vanuit het Rijk.
- Stevige inzet door Nederland op additionele klimaatmaatregelen op EU niveau in aanvulling op internationaal (ICAO) niveau, bijvoorbeeld door het invoeren van een (streng) EU ETS-systeem.
- Tevens heeft het RIVM in 2016 de opdracht gekregen een onderzoekprogramma uit te voeren naar de effecten van ultrafijn stof rondom Schiphol, waarin naar verschillende gezondheidsaspecten wordt gekeken. Dit programma heeft een looptijd van 4 tot 5 jaar. De eindresultaten worden rond 2021 verwacht.

Wat draagt Schiphol/luchtvaart bij aan de Nederlandse economie?

Feitenoverzicht:

- 479.000 vliegtuigbewegingen in 2016 (1e luchthaven in EU)
- 63,6 miljoen passagiers in 2016 (3e luchthaven in EU)
- 1,7 miljoen ton vracht in 2016 (3e luchthaven in EU)
- In 2016: 322 directe bestemmingen (128 internationaal, 194 binnen Europa)
- Op Schiphol is 38% van de passagiers transfer (2/3 transfer is KLM) en 62% herkomst-bestemming (OD).
- Toegevoegde waarde: € 9 miljard en ruim 100.000 banen (Bron: Decisio 2015). Daarnaast is Schiphol van doorslaggevend belang voor het vestigingsklimaat in Nederland. Deze bijdrage is echter lastig kwantificeerbaar.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

9. Fietsbeleid: wat is het meest effectief en efficiënt als het gaat om beleid om (elektrisch) fietsen te bevorderen? Wat is / kan de rol van de Rijksoverheid in dit beleid zijn (t.o.v. regio en steden)? Er is behoefte aan een integraal perspectief; graag bezien in samenhang met de vragen over verschuivingen tussen modaliteiten.

Er zijn veel mogelijkheden voor de fiets in het woon-werkverkeer: 61% van de bevolking woont binnen 15 kilometer van het werk, 25% van de werknemers gaat op de fiets. De gezamenlijke overheden en maatschappelijke organisaties hebben onlangs een Agenda Fiets 2017-2020 opgesteld met een groei-doelstelling voor 2027 van 20% in fietskilometers. Een ruwe inschatting is dat een dergelijke groei voor € 50-100 miljoen aan maatschappelijke baten oplevert die voor een groot deel voortkomen uit een betere doorstroming van het autoverkeer en een betere gezondheid door meer bewegen en een betere leefbaarheid.

Mogelijkheden zijn:

1. Een beter en veiliger netwerk creëren in en naar de steden draagt bij aan meer fietsgebruik. Met name in stedelijke gebieden en corridors met hoge congestie zijn investeringen in fietssnelwegen kosteneffectief, is de ervaring uit het programma Beter Benutten.
2. In de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse voor Mobiliteit is ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op een sterke groei van de elektrische fiets en betere regionale fietsinfrastructuur. Het fietsgebruik stijgt in deze analyse: 6% meer verplaatsingen, 23% meer kilometers.
3. Ook de speed-pedelec, met trapondersteuning tot 45 km/h, een kansrijk alternatief voor auto en OV.
4. Investeren in stallingsplaatsen: De fiets-trein keten een goede concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Gebruik van de combinatie fiets-trein is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Keerzijde is dat in de grote steden ernstige tekorten zijn ontstaan in het aantal beschikbare stallingsplaatsen.

Wat is / kan de rol van de Rijksoverheid in dit beleid zijn (t.o.v. regio en steden)?

De rijksrol ligt in het stimuleren en faciliteren van de decentrale overheden. Kader hiervoor vormt de Agenda Fiets 2017-2020. Het gaat hierbij om het stellen van kaders en het zorgen voor marktordening, borgen van dataontwikkeling en standaardisering, zorgen voor een goede onderzoeks- en ontwikkelomgeving en het stimuleren van samenwerking. Fietsveiligheid is een van de speerpunten in het strategisch plan verkeersveiligheid 2020-2030.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- Het maken van concrete afspraken met de steden. De steden spreken commitment uit voor fietsstimulering en een groei-doelstelling en geven aan hoe het Rijk hen kan faciliteren (o.a. via afspraken per regio in het kader van MIRT najaar 2017).
- Extra investeren in fietsvoorzieningen bij de stations. De verwachting is dat er in 2020 nog een tekort is van 48.000 plekken. Voor de periode tot 2030 is waarschijnlijk een aanvullende investering nodig. Globale schatting is een bedrag van € 200 miljoen (= 100 mln. Rijk en 100 mln. regio).
- Investeren in regionale snelfietsroutes. Een mogelijke rijksinvestering van globaal € 20 miljoen kan leiden tot een totale investering van € 80 miljoen (multiplier effect). De multiplier ontstaat door medefinanciering van regiopartijen en private partijen en is gebaseerd op ervaringen binnen het

huidige programma beter benutten. Het gaat hierbij om een eenmalige in de komende kabinetsperiode (vergelijkbaar met de motie hoogland / visser van 2015 extra inzet voor snelfietsroutes).

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

- Fiscale regels aanpassen en elektrische fiets komende 4 jaar fiscaal vrij stellen (nu 25 % in de bijtelling en daarmee hoger dan elektrische auto). Dit is te realiseren door:
 - het daadwerkelijk gebruik te koppelen aan een app (die fiscaal proof is) waarmee het bijtellingspercentage wordt bepaald. Met IT administratief simpel te regelen en daarmee geen grote administratieve last.
 - door parkeerplaatsen voor auto's bij bedrijven te belasten.
 - Werkgevers te stimuleren gebruik te maken van de reiskostenvergoeding (0,19 cent) voor het stimuleren van het gebruik van de fiets door werknemers. Auto en fiets daarmee gelijk stellen.

Opbrengst: minder files, minder CO, meer gezondheid/minder ziekte, minder kosten voor een bedrijf.

10. Nieuwe aanleg vs onderhoud. Is er een mismatch tussen geld wat we uitgeven aan nieuwe aanleg van infrastructuur en onderhoud? Geven we structureel te weinig geld uit aan onderhoud? Is er op dit moment sprake van achterstallig onderhoud?"

Nee, er is geen sprake van een mismatch tussen aanleg en onderhoud.

Korte termijn

- Voor de periode 2018-2021 zijn voldoende middelen voor regulier beheer en onderhoud beschikbaar om het huidige prestatieniveau van alle modaliteiten te kunnen handhaven. Hiermee is ook het recent door de Algemene Rekenkamer (AR) geconstateerde tekort bij het Hoofdwatersysteem opgevangen (minder suppleties).

Lange termijn

- Voor de lange termijn kent het beheer en onderhoud meer onzekerheden. Met RWS en ProRail zijn afspraken gemaakt om het benodigde en beschikbare budget ook op langere termijn in evenwicht te houden.
- Dit betekent dat een nieuw kabinet op basis van de prognoses van RWS en ProRail voor de langere termijn keuzes moet maken (wederom budget toevoegen, verlagen van het onderhoudsniveau of nieuwe besparingsmaatregelen). De onderhoudsbehoefte wordt versterkt door de aantrekkende economie met toenemende drukte op de netwerken, de belasting van de verouderende infrastructuur en de water(veiligheids)opgave.
- Voor het resterende risico dat het budget niet voldoende is, worden op basis van kans maal gevolg voor wegen, vaarwegen en het watersysteem in de ontwerpbegroting 2018 reeds aanvullende risicoreserveringen getroffen.
- Bij de onderhoudsopgaven voor spoor is rekening gehouden met het oplossen van het potentieel tekort van €475 mln. voor beheer, onderhoud en vervangingen bij spoor door besparingsmaatregelen zoals het toepassen van een ander onderhoudsregime. Dit potentieel tekort wordt substantieel veroorzaakt door het verschil in indexatie die in de markt gehanteerd wordt (en die ProRail dus daadwerkelijk betaalt) en de indexatie (IBOI) die IenM van minFIN ontvangt. Dit is ook een risico voor de lange termijn. Voor spoor zal het kabinet hierover in het kader van de volgende meerjarenbegroting Beheer Onderhoud en Vervanging spoor later een afweging maken.

Vervanging en Renovatie

- Ook komt de komende decennia voor grote delen van de netwerken vanwege einde levensduur vervanging en renovatie aan de orde, met relatief grotere onzekerheden.
- Voor deze opgave bij wegen, vaarwegen en het watersysteem zijn in de periode tot en met 2030 naar huidig inzicht voldoende middelen gereserveerd
- Voor vervangingen bij spoor is dit niet het geval. Hiervoor geldt dat voor de periode 2022-2025 afwegingen nodig zijn tussen toevoegen van budget of verlagen van het onderhoudsniveau.

Areaalgroei

- Door aanleg van infrastructuur wordt het areaal dat onderhouden moet worden ook groter. En stijgen de benodigde middelen voor beheer, onderhoud en vervangingen navenant.
- Om er voor te zorgen dat er voldoende middelen zijn om die nieuwe infrastructuur ook te onderhouden, maken Beheer Onderhoud en Vervanging

(tot het einde van de looptijd van de fondsen) sinds enkele jaren onderdeel uit van het benodigde aanlegbudget.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/99296

Is er al sprake van achterstallig onderhoud?

- De omvang van het achterstallig onderhoud belooft per 1 januari 2017 voor Vaarwegen € 24 mln. en voor Wegen € 15 mln. Dit is minder dan 0,1% van de onderhoudsbudgetten. Bij het watersysteem is geen sprake van achterstallig onderhoud. Het achterstallig onderhoud loopt mee in programmering van de komende jaren. Voor spoor is er door PwC geconstateerd dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud⁴.
- Achterstallig onderhoud wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van de netwerken.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 621. Bijlage PwC Rapport 'Doorlichting financiële meerjarenreeksen BOV spoor' van PwC van 9 september 2015.

Week 3

Maandag 17 april (2^e paasdag)

-

Dinsdag 18 april

1. Arbeidsmarkt/inkomensverdeling (14.00 – 16.00 uur)
2. Migratie (16.15 – 18.15 uur)
3. Budgettair kader (MinFin) (18.30 – 20.30 uur)

Woensdag 19 april

1. Belastingstelsel (10.00 – 12.30 uur)
2. Inkomens (14.30 – 17.00 uur)
3. Klimaat (17.30 – 19.30 uur)

Donderdag 20 april

1. Overleg (10.15 – 12.45 uur)
2. Algemene, overkoepelende verhaal kabinet (14.30 – 17.00 uur)

Week 3

Maandag 17 april (2^e paasdag)

-

Dinsdag 18 april

1. Arbeidsmarkt/inkomensverdeling (14.00 – 16.00 uur)
2. Migratie (16.15 – 18.15 uur)
3. Budgettair kader (MinFin) (18.30 – 20.30 uur)

Woensdag 19 april

1. Belastingstelsel (10.00 – 12.30 uur)
2. Inkomens (14.30 – 17.00 uur)
3. Klimaat (17.30 – 19.30 uur)

Donderdag 20 april

1. Overleg (10.15 – 12.45 uur)
2. Algemene, overkoepelende verhaal kabinet (14.30 – 17.00 uur)



Mevrouw drs. E.I. Schippers, Informatieur

p/a Tweede Kamer

Postbus 20018

2500 EA Den Haag

Amersfoort, 7 april 2017

Onderwerp: Meer aandacht in het regeerakkoord voor mensenhandel en slachtoffers

Geachte mevrouw Schippers,

Namens het Strategisch Overleg Mensenhandel (SOM) benaderen wij u omdat wij ons als platform ernstig zorgen maken over de prioriteit en aandacht die de aanpak van mensenhandel in Nederland krijgt. Het SOM is een platform van organisaties die directe hulpverlening bieden aan slachtoffers van mensenhandel en van organisaties die meer een belangenbehartigende dan wel beleidsfunctie hebben voor deze doelgroep.

Mensenhandel is een ernstige schending van mensenrechten en een ondermijnende vorm van criminaliteit. Mensenhandel kent vele verschijningsvormen en gaat vaak gepaard met zeer ernstig geweld. Mannen, vrouwen en kinderen die gedwongen worden tot seksuele dienstverlening, die uitgebuit worden in andere arbeidssectoren (bijvoorbeeld in de horeca, land- en tuinbouw, etc.), of worden gedwongen om te stelen of te bedelen. Dit gebeurt zowel grensoverschrijdend, in de vorm van internationaal georganiseerde criminaliteit als ook in één-op-één situaties. Het aantal mensen dat slachtoffer is geworden van mensenhandel in Nederland, loopt volgens schattingen uiteen van 10.000 tot 21.000 (International Labour Organization) op jaarbasis.

In voorgaande jaren is geïnvesteerd om de signalering van (mogelijke) slachtoffers te verbeteren. Dit heeft tot drie jaar geleden geresulteerd in een stijgende lijn van het aantal gemelde (mogelijke) slachtoffers bij CoMensha, het Coördinatiecentrum Mensenhandel. Zo registreerde CoMensha in 2014 1561 (mogelijke) slachtoffers van mensenhandel, in 2015 daalde het aantal naar 1321 (mogelijke) slachtoffers om vervolgens in 2016 nog verder te dalen naar rond de 1000. Niet omdat er minder slachtoffers zijn, maar omdat ze minder gesignaleerd worden. Dit is zorgwekkend!

Onderliggende reden hiervoor is voornamelijk dat de opsporingsdiensten (de Nationale Politie en de Koninklijke Marechaussee), zoals ze zelf aangeven, een andere prioritering hebben. Zo is er de laatste twee jaar meer capaciteit vrijgemaakt voor terrorismebestrijding, mensensmokkel en radicalisering, hetgeen ten koste is gegaan van de aanpak mensenhandel. Ook heeft de reorganisatie bij de politie erin geresulteerd dat kennis

weggelekt is. Dit is absoluut onwenselijk, slachtoffers worden niet gesignaleerd en zitten – letterlijk, terwijl u dit leest – onnodig vast in schrijnende uitbuitingssituaties. De Tweede Kamer heeft via breed gesteunde moties ook herhaaldelijk opgeroepen tot behoud van capaciteit voor de aanpak van mensenhandel. Helaas zonder voldoende gehoor.

Het SOM constateert dat ten behoeve van de aanpak van mensenhandel, meer investeringen in capaciteit en expertise bij de politie en het Openbaar Ministerie nodig zijn. Investeringen in capaciteit en expertise ten behoeve van het proactief signaleren van (mogelijke) slachtoffers, ten behoeve van de samenwerking met de hulpverlening en het starten van ambtshalve opsporingen (mensenhandel betreft immers een haaldelict), waarbij ook meer capaciteit en expertise moet worden gecreëerd ten behoeve van financiële onderzoeken en diepgravende- en langlopende onderzoeken, ook over de landsgrenzen.

Tegelijkertijd constateren wij u dat er in de aanpak van mensenhandel meer aandacht dient te komen voor het slachtofferperspectief en voor de aangiftebereidheid van slachtoffers, deze is zorgwekkend laag.

Daarbij signaleren wij dat er zowel bij zorg- en hulpverleningsinstanties, als ook bij het Openbaar Ministerie en bij de International Organization for Migration, signalen binnenkomen, dat zich onder de migratiestromen veel (mogelijke) slachtoffers van mensenhandel bevinden. Ze worden onderweg uitgebuit, of zijn in het land van bestemming kwetsbaar voor uitbuiting. In Nederland worden echter weinig slachtoffers van mensenhandel onder migranten gesignaleerd. In 2015 zijn er vier keer (!) zoveel alleenstaande minderjarige vreemdelingen (AMV's) ons land binnen gereisd als voorgaande jaren. Ook in 2016 was het aantal AMV's weer erg hoog. Maar er zijn, zowel in 2015 als ook in 2016, niet meer potentiële slachtoffers gesignaleerd. Ook zijn er niet meer AMV's in de Beschermd Opleidingsplaats geplaatst. Dit komt niet overeen met hetgeen internationaal wordt aangegeven met betrekking tot de kwetsbaarheid van deze groep. Naast bovenstaande oproep vragen wij u dan ook om speciale aandacht voor deze groep.

Gezien de ernst en omvang van mensenhandel in Nederland en de onderbelichting daarvan, is het dringend noodzakelijk het onderwerp mensenhandel hoog op de politieke agenda te zetten. Mede in navolging op de Nationaal Rapporteur, doen wij daarom ook een beroep op u om dit onderwerp met verhoogde prioriteit in het regeerakkoord te laten terugkomen en binnen het kabinet de coördinatie van de aanpak van mensenhandel te beleggen bij de minister van Veiligheid en Justitie (zoals thans ook het geval is).

Wij vertrouwen op uw inzet om aandacht voor mensenhandel en de onderbelichte groep slachtoffers, prioriteit te geven in het informatieproces en wensen u veel succes met het vervolg van het informatieproces.

Een afschrift van deze brief zenden wij ook aan alle fractievoorzitters in de Tweede Kamer en aan de leden van de Vaste Kamercommissie voor Veiligheid en Justitie.

Hoogachtend,

Drs. Ina H.B. Hut



CoMensha
Voorzitter van het Strategisch Overleg Mensenhandel

i.hut@comensha.nl

T: 033 – 448 11 86

M: 06 – 22 105 125

SOM Leden:

CoMensha

CKM

Defence for Children / ECPAT

Fairwork

Fier

HVO-Querido

Leger des Heils

MJD

Moviera

PMW Humanitas

SHOP Den Haag



SAMEN STERK voor SLACHTOFFERS van MENSENHANDEL !

CoMensha
Mevrouw drs. I.H.R. Hut
Barchman Wuytierslaan 10
3818 LH AMERSFOORT

Kenmerk: 201700446

Den Haag, 13 april 2017

Geachte mevrouw Hut,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

Ik vertrouw erop dat u zult begrijpen dat het voor mij niet mogelijk is om daarop inhoudelijk te reageren.

Hoogachtend,



Dr. E. Schippers

201700447



ENERGIE
NEDERLAND

Aan de InformatEUR
Mevrouw E.I. Schippers
P/a Tweede Kamer Postbus 20018
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Ons kenmerk 2017.0034
Behandeld door E. Terheggen
Telefoon 06 153 288 86
E-mail eterheggen@energie-nederland.nl
Datum 12 april 2017
Onderwerp Transitieversnellers

Geachte mevrouw Schippers,

Energie-Nederland ziet zeven 'transitieversnellers' om de afspraken uit het Verdrag van Parijs na te leven. Dit zijn concrete voorstellen voor een Energieakkoord 2.0 en een Klimaatwet, wind op zee, de SDE+ regeling, de warmtetransitie, energiebesparing in de bebouwde omgeving, elektrisch vervoer en voor het optimaal benutten van de marktdynamiek.

Een rode draad bij de voorstellen van Energie-Nederland is:

- Maak een langetermijnbeleid met duidelijke (tussen)doelen
- Intensiveer subsidie-instrumenten zoals SDE+
- Verscherp normen voor bijvoorbeeld eigenaar/bewoners
- Moderniseer het fiscale systeem (zoals bij elektrisch vervoer)
- Geef marktdynamiek de ruimte, bijvoorbeeld door gebouwgebonden financiering voor marktpartijen mogelijk te maken.

De energietransitie vraagt om een integrale aanpak met een eenduidig afwegingskader, waarin een duidelijke rol voor marktbedrijven is verankerd. Wij herkennen die aanpak in de Energieagenda. Nu is het zaak die agenda samen uit te voeren. Energieleveranciers staan klaar om hier samen met de maatschappelijke partners vorm aan te geven.

Hoogachtend,
Namens Energie-Nederland


Medy van der Laan
Voorzitter

Waar staat Energie-Nederland voor?

Wij zijn Energie-Nederland, de vereniging voor energie-ondernemers. Onze leden voorzien de samenleving van energie, ieder vanuit zijn eigen identiteit en aanbod. Producent en leverancier, grijs en groen, gevestigd en uitdagend, groot en klein. Samen vertegenwoordigen wij circa 80% van de markt. Onze bedrijven hebben samen de klimaatdoelstellingen van het Verdrag van Parijs omarmd en zijn de motor van de energietransitie.

Bijlage: Transitieversnellers

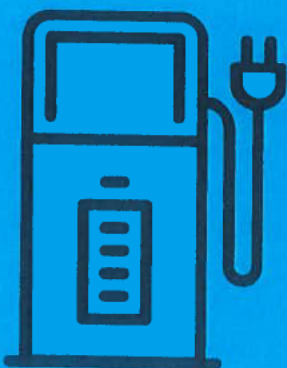


ENERGIE
NEDERLAND

Elektrisch rijden

Bouw het elektrisch vervoer uit door een evenwichtig fiscaal systeem en formuleer heldere doelen

De elektrische auto is aan een belangrijke opmars bezig. We zitten op een kantelpunt. Als we daadwerkelijk willen dat 25% van de autorijders in 2030 elektrisch rijdt en Nederland zijn koploerspositie vasthoudt, dan is het nodig dat de overheid zorgt voor een stimulerend en evenwichtig fiscaal systeem. Bovendien is het noodzakelijk dat er een concurrerende markt is waarin de meest efficiënte oplossingen een goede kans krijgen voor doorontwikkeling. Daarvoor zijn heldere doelstellingen nodig en een uniforme aanpak door gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur.



150.000
laadpalen in 2025

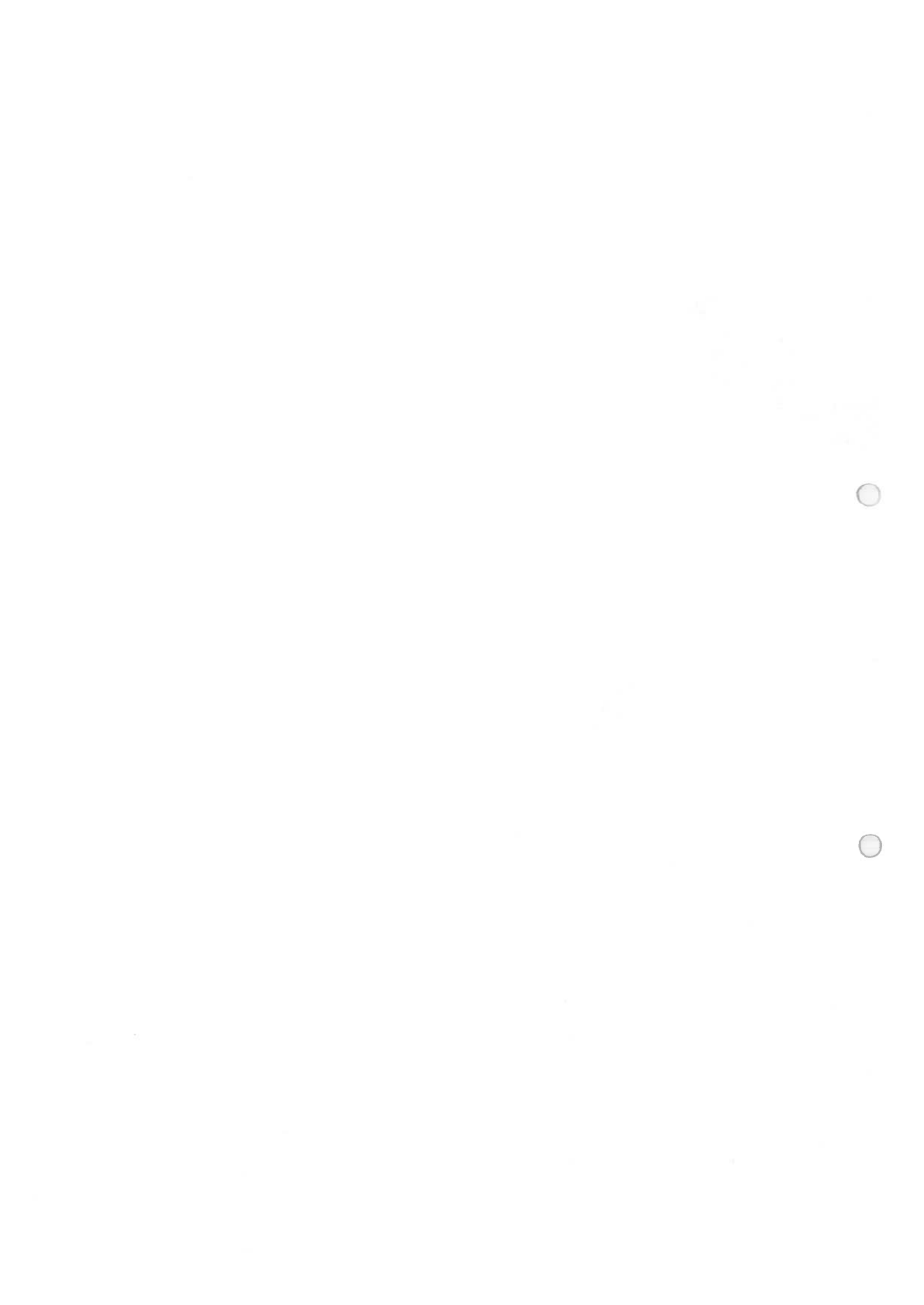
Wat moet er gebeuren?

Fiscaal systeem:

- Verminder blijvend (ook na 2020) de energiebelasting op het laden van stroom.
- Creëer een gelijk regime voor publieke en private laadpalen (vrijstelling energiebelasting 1e staffel).
- Maak de BTW voor het thuisladen van de leaseauto aftrekbaar.
- Hef de dubbele BTW afdracht voor thuisladen op.

Concurrerende markt:

- Het Rijk verbindt zich aan de doelstelling van 150.000 laadpalen in 2025. Dit aantal is nodig om het aantal van 2 miljoen elektrische auto's in 2030 te realiseren.
- Regel een stimulerende en uniforme aanpak bij de aanbesteding van laadinfrastructuur door gemeenten, met ruimte voor concurrentie tussen marktpartijen voor het plaatsen, beheren en exploiteren van laadpalen.





ENERGIE
NEDERLAND

Marktdynamiek


Gebruik de dynamiek van de markt, maak een heldere rolverdeling tussen bedrijven en netbeheerders

Bedrijven zijn de motor van de energietransitie. Juist door de dynamiek van markt wordt er geïnvesteerd. Een gezonde concurrentie zorgt er voor dat de kosten voor de consument zo laag mogelijk blijven. Deze nieuwe markt komt alleen tot stand met een heldere domeinafbakening tussen markt en het gereguleerde netbeheer. In die domeinafbakening moet helder worden hoe netbeheerders de energietransitie kunnen bevorderen, bijvoorbeeld door digitale informatie beschikbaar te stellen aan marktpartijen die daarmee slimme oplossingen kunnen maken.

Netbeheerders hebben een grote opgave. Het is daarom belangrijk dat ze focus houden op hun kerntaken en geen marktactiviteiten ontplooiën. Een grotere transparantie kan oneerlijke concurrentie tegengaan.

Wat moet er gebeuren?

- Regel dat netbeheerders en gelieerde netwerkbedrijven maximaal transparant zijn in onderlinge geldstromen en winsten en verliezen.
- De rol van de netbeheerder stopt bij de meter. Regel dat burgers het recht houden zelf te bepalen wat er in hun woning gebeurt en waar ze voor betalen.
- Verhinder dat bedrijfswinsten van netbeheerders gebruikt kunnen worden voor risicovolle marktgerichte activiteiten door netwerkbedrijven. Als er geld over is kan het nettarief omlaag.
- Energieopslag heeft de toekomst. Regel dat opslag en andere flexdiensten worden aanbesteed als alternatief voor kostbare netverzwaring.
- Een voortvarende behandeling van de Wet Voortgang Energietransitie.



Gebruik de dynamiek van de markt





ENERGIE
NEDERLAND

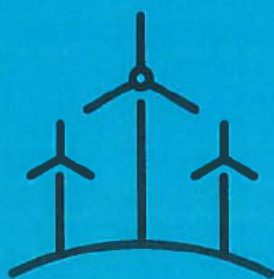
Wind op zee

Versnel de uitrol van wind op zee

Nederland heeft met een zeer succesvolle aanpak van de uitrol van wind op zee het enorme potentieel hiervan voor de energietransitie laten zien. Om het opgebouwde momentum en de zekerheid voor investeerders vast te houden is het zaak deze aanpak te continueren en uit te bouwen. Energie-Nederland pleit er daarom voor om vol in te zetten op het verhogen van het windvermogen op zee.

De kracht van de Nederlandse aanpak is dat de overheid in één pakket bij het subsidiebesluit de vergunningen, de aanwijzing van kavels én de aansluiting op het net aanbiedt. Marktpartijen concurreren daarbij om via de meest gunstige bieding een kavel te verkrijgen.

Deze integrale aanpak laat marktpartijen volop concurreren, nodigt uit tot innovatie en heeft er voor gezorgd dat de kostprijs spectaculair is gedaald. Daarmee heeft Nederland het ideale recept in huis om door te gaan met verdere groei en versnelling van de energietransitie.



Realiseer tot
2030, 10.000 MW
wind op zee

Wat moet er gebeuren?

- Realiseer tot aan 2030, samen met de markt, 10.000 MW wind op zee, aansluitend en aanvullend op het Energieakkoord.
- Ga, aansluitend op de laatste tender van het Energieakkoord (gepland voor 2019), dóór met het stimuleren van wind op zee projecten en wijs daarvoor tijdig nieuwe kavels aan.
- Hou daarbij vast aan de huidige integrale aanpak, zowel qua subsidiesystematiek, vergunnings- traject, het beschikbaar stellen van kavels en de aansluiting op het net.
- Handhaaf, met het oog op voldoende concurrentie en kansen voor innovatie, de aanpak met jaarlijkse tenders.
- Maak werk van de inpassing door Tennet van wind op zee productie in het elektriciteitsnet. Kijk daarbij ook naar internationale samenwerking en interconnectie.



Laat gemeenten en hun inwoners zich voorbereiden op de warmtetransitie

In 2050 worden woningen en andere gebouwen niet meer met aardgas maar met groen gas, warmtenetten of met behulp van elektriciteit verwarmd. Dat stelt alle betrokken partijen voor een enorme opgave hoe deze warmtetransitie vorm te geven.

Terugrekenend vraagt dat van gemeenten dat zij al vóór 2025 kiezen hoe hun wijken van warmte worden voorzien. Een keuze die vraagt om een zorgvuldige en integrale afweging omdat deze verstrekking gevolgen heeft voor investeringen in de hele keten van infrastructuur, verwarmingsinstallaties en besparingsmaatregelen.

Voor burgers heeft dit grote impact op de manier waarop zij hun woningen verwarmen, de betaalbaarheid daarvan, en voor huiseigenaren op de (des)investeringen die zij daarvoor moeten doen. Vergaande isolatie is belangrijk voor de verduurzaming en bij lage temperatuurverwarming een randvoorwaarde. Burgers moeten hierbij ondersteund worden.

De markt speelt een cruciale rol in deze warmtetransitie. Met hun expertise van verschillende warmteoplossingen kunnen bedrijven gemeenten helpen met; de afweging welke warmteoplossing gekozen moet worden, (besparings)diensten en producten, het aanleggen van warmtenetten en het produceren van gas, elektriciteit en warmte.

Wat moet er gebeuren?

De Rijksoverheid:

- Zorg voor een zorgvuldig afwegingskader, waarmee de inrichting en de effecten van de nieuwe lokale warmtevoorziening in kaart kan worden gebracht.
- Zorg dat burgers in het afwegingskader een centrale rol en betrokkenheid hebben bij de keuzes die worden gemaakt.
- Zorg dat de rol van de markt gewaarborgd is bij de inrichting en uitvoering van het afwegingskader, zodat de burger de meest efficiënte warmteoplossing krijgt.

- Zorg voor urgentie bij en voldoende stimulering van gemeenten om vóór 2025 een afgewogen keuze te maken.
- Opname in omgevingsvisies en –plannen lijkt de aangewezen weg.
- Zorg, met verplichtingen en financiële arrangementen, dat burgers en gebouweigenaren voorbereid zijn op de nieuwe wijze van verwarmen.
- Zorg voor een gelijk speelveld voor alle warmteopties, ook bij normering voor energieprestaties van gebouwen.

Gemeenten:

- Moeten zich met betrokken partijen (waaronder burgers, corporaties en marktpartijen) voorbereiden om een keuze te maken hoe de toekomstige warmtevoorziening eruitziet.
- Passen daartoe het nationale afwegingskader toe voor hun omgevingsplannen. Betaalbaarheid, voor de maatschappij en voor de burger, staat in die afweging voorop.
- Nemen, na de gemeenteraadsverkiezingen van 2018, in hun coalitieakkoorden voldoende budget en formatie op voor de warmtetransitie.





Zorg voor investeringszekerheid door de SDE+ te continueren

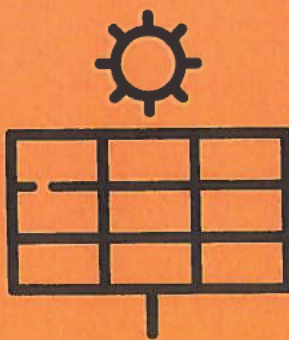
Nederland realiseert dankzij de SDE+ fors meer hernieuwbare energie. De doelstellingen uit het Energieakkoord komen daarmee in beeld. Het is noodzakelijk dat de overheid, in de opbouw naar een ETS-prijs die voldoende prikkels geeft, hernieuwbare energie blijft stimuleren. De SDE+ is daarvoor het meest effectief en efficiënt.

Vasthouden aan de SDE+ biedt bovendien investeringszekerheid voor projectontwikkelaars, die werken aan een forse pijplijn van projecten. Eventuele hervormingen mogen daarom pas na afronding van het Energieakkoord (in 2023) worden doorgevoerd; vermeden moet worden dat er onderbrekingen zijn van de (half-)jaarlijkse tenders.

Na 2023 moet de SDE+ aansluiten bij een volwaardig werkend ETS en de dan geldende klimaat- en energiedoelstellingen. Dit zorgt dan voor optimale sturing op CO₂-reductie. Mogelijk kan de regeling dan worden uitgebreid met andere CO₂-reducerende maatregelen, zoals CCS en CO₂-neutrale brandstoffen. Uit het oogpunt van investeringszekerheid moet het budget voor hernieuwbare energie dan intact blijven. Opnemen van besparingsmaatregelen maken het instrument complex en lastig uit te voeren. Energie-Nederland pleit daarom voor alternatieve instrumenten voor besparing.

Wat moet er gebeuren?

- Bied zekerheid voor investeerders dat de SDE+ de komende jaren wordt gecontinueerd, in lijn met het Energieakkoord.
- Bied ook zekerheid dat de SDE+ op lange termijn, na 2023, wordt gecontinueerd.
- Zorg dat de SDE+ na 2023 zo wordt vorm gegeven dat deze aansluit bij een volwaardig werkend ETS en geldende doelen.
- Onderzoek daarbij of de SDE+ na 2023 uitgebreid kan worden met andere CO₂-reductiemaatregelen waarbij tegelijkertijd het budget voor duurzame energie intact blijft.
- Zorg dat aanpassingen van de SDE+ niet leiden tot tijdelijke sluiting van de regeling of tempoverlies.
- Stel de middelen voor de SDE+ beschikbaar via de ODE.
- Maak voor besparingsmaatregelen een apart instrument.
- Zorg dat de ETS-prijs niet negatief beïnvloed wordt door gesubsidieerde investeringen in CO₂-maatregelen: introduceer een mechanisme dat corresponderende emissierechten uit de markt haalt.



Maak voor besparingsmaatregelen een apart instrument



ENERGIE
NEDERLAND

Besparing

Bied een fiscaal voordeel bij het besparen op energie

Met het Energieakkoord zijn veel acties in gang gezet om tot meer besparing in de gebouwde omgeving te komen. De aanpak is daarbij vooral gebaseerd op voorlichten, ontzorgen en stimuleren. Ondanks het brede aanbod van deze diensten komt de vraag naar besparingsproducten en -maatregelen in woningen maar moeizaam op gang. Aanbieders kunnen veel, maar de sleutel en het besluit ligt uiteindelijk bij de eigenaar.

Nu de besparingsopgave voor de transitie toeneemt wordt het tijd de vraag beter te stimuleren. Er zijn al lange tijd energieprestatienormen voor nieuwbouwwoningen. Die komen er ook voor huurwoningen en commercieel vastgoed, maar voor bestaande koopwoningen nog niet. Ook hier kunnen eisen helpen om dit deel van de markt in beweging te brengen. Daarbij is wel een goede en evenwichtige benadering van belang in verband met de verkoopwaarde van woningen en draagvlak onder eigenaren. Een pakket met verantwoord oplopende eisen ondersteund met een financieel stimuleringsprogramma. Daarmee kunnen grote stappen worden gezet.

Wat moet er gebeuren?

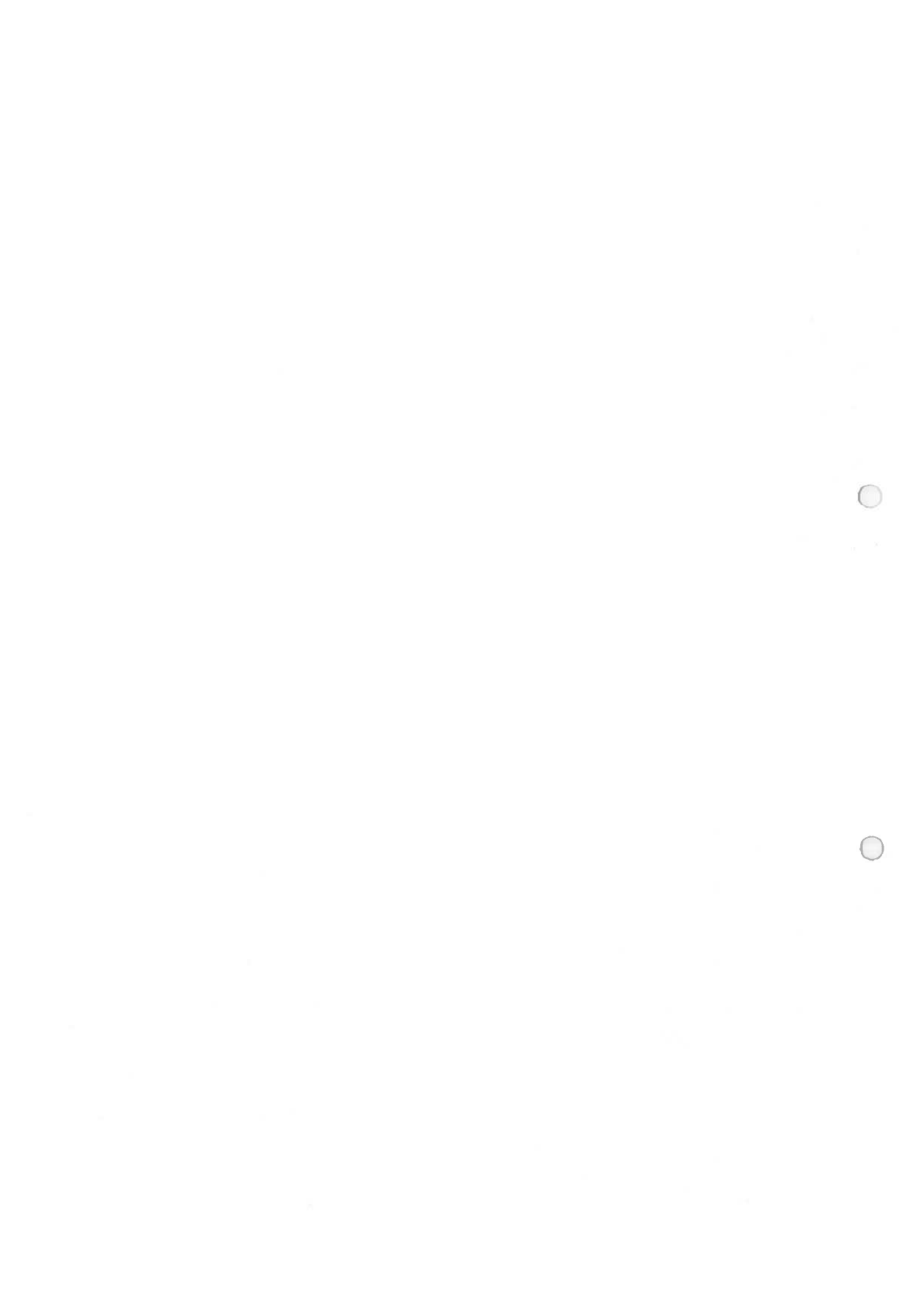


Maak gebouw-
gebonden
financiering mogelijk

- Regel voor koopwoningen een evenwichtig pakket met een verantwoorde energieprestatie-eis (zoals voor huurwoningen en commercieel vastgoed*) en een fiscaal voordeel (met differentiatie in WOZ-waarde c.q. overdrachtsbelasting) als stimulering.
- Investeer in een grootschalige energiezuinige renovatie van alle 8.000 schoolgebouwen.
- Stimuleer volop het aanbieden van woningabonnementen voor besparen. Dat gebruik kan nog makkelijker als het abonnement aan de woning gekoppeld kan worden en aflossing via de energierekening loopt.
- Maak gebouwgebonden financiering mogelijk waarbij eigenaren via hun energieleverancier investeringen in besparing aflossen via de energierekening.
- Zorg dat Europese regels** die hiervoor in de weg staan snel worden opgeruimd.
- Maak het mogelijk dat aflossing van investeringen in besparing via de energierekening kan lopen. Verruim hiervoor de Wet Financieel Toezicht en bijbehorende AFM-regels.
- Zorg dat in doelen, regels en rekenmethoden maatregelen worden afgerekend op besparing van primair energiegebruik.

* Voor huurwoningen en commercieel vastgoed wordt een energielabel met C verplicht.

** Betreft twee richtlijnen inzake kredietovereenkomsten, te weten richtlijn 2008/48/EC (art. 14) resp. richtlijn 2014/17/EU (art. 14).



Nations Unies les Changements Climatiques

COP21/CMP11

Paris, France



ENERGIE
NEDERLAND

Stabiel beleid



Zorg voor voorspelbaar en stabiel beleid met een klimaatwet en Energieakkoord

De energietransitie vraagt forse investeringen van bedrijven en burgers in schone energie en energiebesparing. Dat bedrag ligt tot 2050 in de orde van 200 miljard euro. Daarmee is het noodzakelijk dat ambitieuze doelen gepaard gaan met betrouwbaar, voorspelbaar en stabiel beleid. Niet voor één kabinetsperiode, maar over meerdere kabinetten heen. Een goede klimaatwet met een duidelijk en vast tijdspad voor CO₂-reductie tot 2050 biedt deze investeringszekerheid.

Het realiseren van de energietransitie vraagt ook om een uitgebreide uitvoeringsagenda, waarbij overheid, marktpartijen, maatschappelijke organisaties samenwerken en afspraken maken. Dat zorgt voor draagvlak en betrokkenheid, zoals het huidige Energieakkoord bewijst. Geen enkele partij kan alleen voor de transitie zorgen. Daarom is ook een Energieakkoord 2.0 voor de periode na 2020/2023 nodig.

Wat moet er gebeuren?

- Leg wettelijk een duidelijk CO₂-reductiepad vast met concrete doelen voor 2030, 2040 en 2050.
- Zorg dat dit pad een versnelling geeft die overeenkomt met de afspraken in Parijs, te beginnen met 50% reductie in 2030 op EU-niveau.
- Verdeel in zo'n klimaatwet het beschikbare plafond op heldere wijze tussen sectoren die wel en niet onder het ETS vallen.
- Zorg dat deze klimaatwet goed is afgestemd met EU-afspraken over ETS. Haal daarbij extra emissierechten uit de markt als er binnen het ETS investeringen in CO₂-reductie worden gesubsidieerd.
- Bied zekerheid voor investeringen in duurzame energie door de SDE+ te continueren zolang de CO₂-prijs onvoldoende op niveau is.
- Houd vast aan het huidige Energieakkoord om doelen voor 2020 en 2023 te realiseren.
- Sluit voor de periode daarna een Energieakkoord 2.0 af als uitvoeringsagenda tot 2030 voor een klimaatwet met maatregelen voor CO₂-reductie, waaronder besparing en duurzame energie.



Energie Nederland
Mevrouw M. van der Laan
Lange Houtstraat 2
2511 CW DEN HAAG

Kenmerk: 201700448

Den Haag, 13 april 2017


Geachte mevrouw Van der Laan,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

Ik vertrouw erop dat u zult begrijpen dat het voor mij niet mogelijk is om daarop inhoudelijk te reageren.

Hoogachtend,



Dr. B. J. Schippers

