

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

Groningen 6 april 2017

Behandeld door J. Schuilenburg
Telefoonnummer 06 - 2425 2461
E-mail bestuur@snn.eu
Briefnummer UP-17-04679
Bijlage 1
Onderwerp inbreng Noord-Nederland coalitieakkoord

Geachte mevrouw Schippers,

Vrijdag 31 maart jl. hebben wij u bijgaand schrijven (inbreng Noord-Nederland coalitieakkoord) toegezonden.

Hierop hebben wij van uw kabinet een reactie ontvangen met het verzoek om deze brief rechtstreeks aan u toe te zenden (wij hebben in ons eerste schrijven het verkeerde postbusnummer - Postbus 20001 - gebruikt).

Langs deze weg wil ik u hetzelfde schrijven nogmaals onder de aandacht brengen.

Hoogachtend,

Namens het Dagelijks Bestuur van het
Samenwerkingsverband Noord-Nederland,

Bestuurs- directiesecretariaat

Aan de Kabinetsinformatuur
Mevrouw drs. E.I. Schippers
p/a Ministerie van Algemene Zaken
Postbus 20001
2500 EA DEN HAAG

Groningen 31 maart 2017

Behandeld door J. Schuilenburg
Telefoonnummer 06 - 2425 2461
E-mail schuilenburg@snn.eu
Briefnummer UP-17-04679
Bijlage 1
Onderwerp inbreng Noord-Nederland coalitieakkoord

Geachte mevrouw Schippers,

Nu u als formateur werkt aan de inhoud van een nieuw regeerakkoord, vragen wij uw aandacht voor een aantal thema's waarin Noord-Nederland kan bijdragen aan nationale opgaven.

Als u de kansen van Noord-Nederland benut...

We haken met deze brief in op de uitspraken van de lijsttrekkers tijdens het eerste landelijke verkiezingsdebat, dat op 8 februari in Groningen plaatsvond. Zij gaven aan dat de ambities en kracht van Noord-Nederland uitstekend van pas komen om Nederland sterker te maken.

De politieke partijen die nu aan uw coalitietafel zitten, bevestigden de positie van Groningen als energiev provincie. Ze roemden ook de intensieve samenwerking tussen noordelijke overheden, kennisinstellingen en bedrijven. Daardoor zijn we ver op het gebied van energietransitie, watertechnologie, landbouw, gezond ouder worden en coöperaties van burgers in krimpregio's. Wij kunnen en willen daarom de rol van koploper vervullen in de uitvoering van nationale opgaven op het gebied van energie, healthy ageing en voedselvoorziening.

...om een aantal nationale problemen op te lossen...

Noord-Nederland heeft zich ontwikkeld tot de Energy Valley van ons land. Onze regio is de belangrijkste leverancier en distributeur van (duurzame) energie. Die positie willen we behouden en uitbouwen, door als Energyport Noord-Nederland een internationaal testgebied te worden voor verduurzaming, slimme energiesystemen, innovatie en kennisontwikkeling.

Door de aanhoudende aardbevingen in Groningen, voelen we in het Noorden heel sterk de urgentie van verduurzaming. Ingrijpende operaties, zoals de versterking van duizenden woningen, bieden grote kansen voor een land dat ambitieus aan de slag wil met de energietransitie. Minder aardgaswinning kan niet zonder verdere verduurzaming.

Terecht vonden ook vrijwel alle lijsttrekkers dan ook dat het nieuwe VN-klimaatinstituut thuishoort in Noord-Nederland.

Maar dat is niet alles.

In Noord-Nederland experimenteren wij nu al met allerlei vormen van verduurzaming in het openbaar vervoer en autonoom vervoer. Smart mobility wordt bij ons concreet in auto's, bussen en treinen. We bieden vervoer op maat en maken slimme combinaties van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Ook willen we experimenteren met autonoom rijdend OV. Noord-Nederland is daardoor een ideale nationale proeftuin.

... dan zetten we daar graag samen de schouders onder.

We vinden dat deze thema's een plaats verdienen in het nieuwe coalitieakkoord. Omdat ze antwoord geven op maatschappelijke uitdagingen en omdat Noord-Nederland innovatief kan bijdragen aan nationale ambities.

Niet alles past in één korte brief. Daarom hebben we in de bijlage ons aanbod verder uitgewerkt.

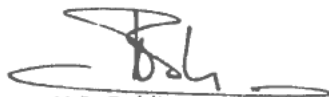
Tot een toelichting zijn wij graag bereid.

Hoogachtend,

het Dagelijks Bestuur van het
Samenwerkingsverband Noord-Nederland



F.J. Paas,
voorzitter



H.J. Bolding,
secretaris

De kracht van Noord-Nederland

Noord-Nederland kent dankzij haar geografische ligging een aantal grote voordelen: grote dunbevolkte ruimtes tussen een aantal aantrekkelijke steden, bijzondere landschappen, nauwe relaties met Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa en last but not least een grote mate van samenwerking tussen noordelijke overheden, kennisinstellingen en bedrijven.

Dat betaalt zich uit in een bijzonder gunstig klimaat voor innovatie. Zo zijn vergaande experimenten en cross-overs ontstaan op terreinen als energietransitie, watertechnologie, landbouw, gezond ouder worden, recreatie & toerisme, coöperaties van burgers op het (krimpende) platteland en cultuurbeleid geënt op de regio.

Niet alleen het Noorden, maar Nederland in zijn geheel plukt de vruchten van investeringen in deze vernieuwende ontwikkelingen. Door haar innovatieve clusters, investeringen op slimme cross-overs en beschikbaar arbeidspotentieel is Noord-Nederland ook heel aantrekkelijk voor vestiging van internationale bedrijven zoals het energiebedrijf Tesla.

"Het Noorden biedt geweldige kansen. Ik noem Energy Valley, het gezondheidscluster, en het ICT-cluster. Het is onze taak om de regio te helpen met het verzilveren van die kansen. We doen al veel, maar het Noorden verdient nog meer." - Halbe Zijlstra, VVD

Aansluiting topsectorenbeleid op innovatieagenda Noord-Nederland en het mkb

Regio's spelen een belangrijke rol in het vinden van innovatieve oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen en leveren daarmee een essentiële bijdrage aan de nationale economie. Het midden- en kleinbedrijf maakt een groot onderdeel uit van de noordelijke regionale economie. Hoe krachtiger, innovatiever en meer internationaal georiënteerd het mkb is, hoe beter zij in staat is nieuwe kennis op te doen en dit om te zetten in nieuwe business en werkgelegenheid.

Maar juist het bredere innovatieve mkb, hogescholen en regionale overheden voelen zich onvoldoende verbonden met de huidige topsectorenaanpak (AWTI, 2014). We hebben de ambitie om met de Noordelijke Innovatie Agenda (2014-2020) een van de inspirerende voorbeeldregio's in Europa te zijn voor het in de praktijk omzetten van de Europese doelstellingen voor slimme, duurzame en inclusieve groei.

Een aantal maatschappelijke uitdagingen staat centraal: duurzame energie, Healthy Ageing, Agrifood, watertechnologie en High Tech Systemen en Materialen (HTSM). Innovatieve parels uit het Noorden zijn nationaal icoon Redstack, Watercampus Wetsus, Chemport en de Dairy Campus. Hiermee kan Noord-Nederland de oplossing bieden voor wereldwijde opgaven.

Hervorming van het innovatiebeleid richt zich op het vinden van oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen, zoals de energietransitie, langer gezond leven, water en voedselzekerheid. Dit beleid heeft een regionale invulling en kansen voor het bredere innovatieve midden- en kleinbedrijf worden hierin geborgd. Het programma Lifelines draagt op internationaal niveau bij aan inzicht over preventie en gezondheidsontwikkelingen, met als doel kosten in de zorg te besparen.

Noord-Nederland wil experimenteerruimte voor duurzame landbouw

Landbouw en Agrifood zijn belangrijke exportproducten voor Nederland en van groot belang voor het Noorden. Met een toegevoegde waarde van 7,3 miljard euro in 2015 draagt de agrosector voor 13,4% bij aan de economie van Noord-Nederland.

Aan de landbouw worden steeds verdere eisen gesteld, onder meer op het terrein van voedselkwaliteit, effecten op de omgeving en circulaire economie. Gelet op de cruciale positie van landbouw voor de nationale economie is het van groot belang om de sterke positie van Noord-Nederland te gebruiken om te innoveren in meer duurzame en natuurinclusieve productie.

Deze transitie kan alleen in een brede samenwerking tot stand komen waar de hele sector en de keten de schouders onder zetten. Laten we daar in het Noorden nou goed in zijn, zoals we hebben laten zien met de Versnellingsagenda Noord-Nederland. De Commissie-Nijpels onderstreept in haar advies het belang van dergelijke regionale initiatieven.

Om als Nederland aan de top te blijven staan in landbouw en agrifood is in het nieuwe GLB een programma gericht op de ontwikkeling van een duurzame landbouw gewenst. Noord-Nederland biedt goede mogelijkheden voor proeftuinen om samen met de keten nieuwe bedrijfsmodellen en

verdienmodellen te ontwikkelen. Hiervoor is experimenteerruimte nodig om af te wijken van bestaande regels en nieuwe paden te kunnen ontdekken.

"Heel Nederland heeft geprofiteerd van het aardgas. Door Den Haag wordt nog veel te weinig gedaan voor het Noorden. Er gebeuren hier mooie dingen. Deze regio gaat op kop lopen in duurzame energie en biobased economy." - Jesse Klaver, Groen Links.

Energyport Noord-Nederland internationaal icoon voor de energietransitie

Noord-Nederland is als Energy Valley bij uitstek de energieregio van Nederland. We zijn koploper op het gebied van verduurzaming en internationaal leverancier en distributeur van energie, zowel van stroom als van (groen) gas. Dit doen we in samenspel met onze naburige regio Nedersaksen in Duitsland.

Door de aanhoudende aardbevingen in Groningen, wordt bij ons de urgentie van verduurzaming het meest gevoeld. Energyport Noord-Nederland (SVIR, 2011) kan als internationaal koploper fungeren in de energietransitie en fors bijdragen aan de nationale doelstellingen. Graag slaan we de handen ineen om samen met het Rijk een programmatische aanpak te ontwikkelen voor regionale verduurzaming, met draagvlak, geborgd in de Nationale Omgevingsvisie en de uitwerking van de Energieagenda.

We noemen concreet slimme (inter)nationale energiesystemen van de toekomst, nieuwe verdienmodellen in de energieproductie, kennisontwikkeling van mbo tot MBA, meer wind op zee boven Noord-Nederland en een ambitieus groen waterstofplan van de Noordelijke Innovation Board. Het betreft hier grootschalige waterstofproductie voor vergroening van de chemie, vergroening van de transport én balanceren van de elektriciteitssystemen.

Energyport Noord-Nederland is een internationaal icoon van de energietransitie. In samenwerking tussen Rijk en regio fungeert de aanpak van Energyport Noord-Nederland als (internationaal) testgebied voor verduurzaming, slimme energiesystemen, innovatie en kennisontwikkeling. Extra velden met windmolens op zee boven Noord-Nederland en de bestaande energie-infrastructuur bieden kansen voor een innovatief waterstofplan. Zo blijft Noord-Nederland een belangrijke energieleverancier van duurzame energie voor Nederland en andere landen.

Vergroening mobiliteit, snelle (inter)nationale verbindingen en een bereikbaar platteland

Noord-Nederland heeft een schakelfunctie tussen economische kerngebieden als de Randstad en Noord-Duitsland en de daarachter gelegen gebieden in Noord- en Oost-Europa. Noord-Nederland is niet optimaal verbonden via openbaar vervoer met de Randstad en tevens niet goed ontsloten in het Europese transportnetwerk (TEN-T) en dat is een gemiste kans voor Nederland.

Voor de binnenvaart betekent dit dat de vaarroutes geschikt gemaakt dienen te worden voor grotere schepen, onder andere door prioriteit te geven aan op korte termijn verbreden van de sluzen bij Kornwerderzand en Delfzijl en verruiming van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.

Als Nederland kunnen we daarnaast kansen pakken door te investeren in een snelle verbinding tussen de Metropoolregio's Amsterdam en Hamburg via Noord-Nederland. Hierbij valt te denken aan kortetermijnmaatregelen als snelheidsverhogingen tussen de Randstad en Noord-Nederland en verbetering van de grensoverschrijdende spoorverbindingen.

Maar ook aan de hyperloop als doorbraakproject voor de Nederlandse economie, zoals voorgesteld door VNO-NCW en MKB Nederland in NL Next-Level. Een testlocatie voor een hyperloop in Groningen, precies halverwege het traject Amsterdam-Hamburg, ligt dan ook voor de hand.

Noord-Nederland is daarnaast koploper op het gebied van autonoom vervoer en smart mobility. De komende jaren wordt geëxperimenteerd met allerlei vormen van verduurzaming in het openbaar vervoer en autonoom vervoer; auto's, bussen en luchtvaart op luchthaven Groningen Airport Eelde.

Om de bereikbaarheid van het platteland te waarborgen, willen we doorgaan met vervoer op maat door bijvoorbeeld het combineren van openbaar en doelgroepenvervoer. Ook willen we experimenteren met autonoom rijdend ov. Noord-Nederland werpt zich op als nationale proeftuin voor pilots op dit vlak.

Een meer gespreide ruimtelijke ontwikkeling op nationale schaal en door snellere verbindingen tussen de Randstad en andere regio's, levert welvaartswinst op en vermindert de ruimtedruk in de Randstad. Nadere samenwerking tussen Rijk en regio's om te komen tot een gezamenlijk ontwikkelplan voor de verbinding tussen internationale corridors en regionale netwerken is noodzakelijk om de modal shift te versnellen en de wegenstructuur rond de steden te ontlasten.

Nederland investeert in snelle internationale spoorverbindingen tussen de metropolen Amsterdam en Hamburg.

Een testlocatie voor een hyperloop in Groningen bereidt Nederland voor op een systeemsprong. Noord-Nederland wordt een nationale proeftuin voor pilots met autonoom vervoer en innovatieve vormen van mobiliteit om de bereikbaarheid van het landelijk gebied te waarborgen.

"We moeten meer investeren in de regionale economie. Zeker in krimpgedebieden is extra steun nodig, voor de leefomgeving, scholen en de zorg." - Sybrand van Haersma Buma, CDA.

Europese Regionale Ontwikkeling voor 'Nederland in Balans' en kansen voor grensregio's

Naar goed voorbeeld van de Europese Regionale Innovatiestrategieën voor Slimme Specialisatie (RIS3) willen we toewerken naar een landsdelige Regionale Ontwikkelingsstrategie (ROS). De landsdelige schaal maakt het mogelijk de juiste balans te vinden tussen voldoende massa en (technologische) diversiteit enerzijds en de aansluiting op de maatschappelijke kansen en uitdagingen in nauw samenspel met bewoners en ondernemers in de regio anderzijds.

De landsdelige strategie moet worden gevoed vanuit verschillende Europese fondsen. Op dit moment wordt voor de uitvoering en programmering van EFRO al landsdelig gewerkt, tegen zeer lage uitvoeringskosten in verhouding tot fondsen die nationaal uitgevoerd worden. De Management Autoriteiten in Nederland en de regio Noord-Nederland opteren voor een verbreding van deze landsdelige aanpak voor de fondsen POP, ESF en Interreg. Het effect daarvan is: grotere maatschappelijke en economische impact en effectiviteit, in nauw samenspel met inwoners en regionale partners.

Landsdelige EU-fondsen

De Europese fondsen EFRO, POP, ESF en Interreg worden landsdelig uitgevoerd. Per landsdeel kan worden gewerkt aan een integrale aanpak van innovatie en verduurzaming van de landbouw (EFRO / POP), versterking van de sociale structuren door bijvoorbeeld regionale Human Capital Agenda's (ESF) en regionale grensoverschrijdende samenwerking, gericht op de aanwezige innovatieclusters. Nederland zet in op een pilot-status op het gebied van vereenvoudiging van de Europese programma's en fondsen, als eerste stap naar het verlagen van de controlekosten.

Noord-Nederland onderschrijft de aanbevelingen uit het rapport *Nederland in Balans*, opgesteld door de vijf krimpprovincies in Nederland, voor het in samenhang aanpakken van groei en krimp. Terwijl de steden in de Randstad steeds meer ruimtegebrek ervaren, kampen krimpregio's met leegloop en leegstand.

Meerjarige investeringen in krimpgedebieden van 350-400 miljoen euro per jaar zijn nodig om de transformatie te begeleiden en een inclusieve samenleving en welbevinden voor iedereen te waarborgen.

Wij vragen naast investeringen ook regelvrijheid. Krimpregio's zijn in veel gevallen ook grensregio's. We willen samen met het Rijk en onze buurlanden inzetten op het versterken van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt, handel en innovatie binnen deze grensregio's. De bilaterale en economische positie van zowel Nederland als de grensregio wordt hiermee versterkt.

Leefbaarheid krimpregio's

Er wordt meerjarig geïnvesteerd in de leefbaarheid en bereikbaarheid van krimp- en anticipeergebieden om de transformatie van bevolkingsdaling te ondersteunen en een acceptabel voorzieningenniveau in stand te kunnen houden. Tevens wordt regelvrijheid geboden op het gebied van de woningmarkt, arbeidsmarkt, onderwijs en openbaar vervoer. Het intensiveren van inzet op de grensoverschrijdende arbeidsmarkt, handel en innovatie in de grensregio's, versterkt de bilaterale en economische positie van Nederland.

Een groot deel van de beroepsbevolking in Noord-Nederland zit aan de onderkant van de arbeidsmarkt of slaagt er niet in een reguliere baan te vinden. Daarnaast is sprake van een kwalitatieve mismatch tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt.

Deze mismatch in combinatie met de dalende beroepsbevolking leidt ertoe dat op langere termijn bedrijven en overheden moeilijker hun vacatures op mbo+-niveau kunnen vervullen. Dit vraagt om flexibiliteit in subsidieregelingen die in de regio doelgericht in plaats van regelgebonden worden besteed.

Een landelijke dekking van de site www.arbeidsmarktdashboard.nl bevordert de intersectorale mobiliteit, zo ontstaat een beter inzicht en monitoring en leidt vergelijkbaarheid tussen regio's tot betere beleidsvoorstellen.

Arbeidsmarkt

Rijksbeleid, regelgeving en subsidies voor arbeidsmarkt en onderwijs worden ingezet op maat van de landsdelen en regio's. Zij bevorderen grensoverschrijdende arbeidsmarktaanpak, het werven en behouden internationale kenniswerkers en intensievere intersectorale samenwerking van o.a. O&O-fondsen. Een breed noordelijk scholingsfonds voor bemiddeling en plaatsing van werklozen bevordert de intersectorale mobiliteit. Vanuit een Leven Lang Leren wordt onderhoud en omscholing van vakmanschap gefinancierd.

"Het Noorden is sterk in innovatie en energie. Nieuwe bedrijvigheid in die sectoren moeten zoveel mogelijk hier naartoe. Te beginnen met de vestiging van het Internationale Klimaatinstituut." - Alexander Pechtold, D66.

Noord-Nederland als toplocatie voor nieuwe Rijksdiensten en private ondernemingen

Noord-Nederland is een uitstekende regio om nieuwe Rijksdiensten te vestigen. De Rijksoverheid streeft naar flexibele en efficiënte Rijksdiensten die inspelen op trends in de samenleving zoals digitalisering, automatisering en e-dienstverlening. Noord-Nederland kan een belangrijke bijdrage leveren aan de strategische bedrijfsvoering agenda van het Rijk.

Door de opkomst van e-dienstverlening is het voor diverse Rijksdiensten steeds minder belangrijk dat de spreiding van Rijksdiensten overeenkomt met de spreiding van inwoners in Nederland. Dit terwijl de huisvestingslasten in Noord-Nederland lager zijn dan elders in het land. Bovendien is de arbeidsmarkt voor hoger gekwalificeerd (ICT-) personeel beduidend ruimer dan in andere regio's, zoals de Randstad. Dit is interessant voor zowel publieke als private partijen.

Noord-Nederland heeft een koppositie op het gebied van IT en is bij uitstek de locatie om nieuwe Rijksdiensten te vestigen. Niet voor niets hebben bedrijven als Google en IBM besloten zich in onze regio te vestigen. Deze regio leent zich dan ook bij uitstek voor innovatie in digitale technologie met aandacht voor internet privacy en cyber security. De toepassing van 5G, drone-technologie op het luchthaven Groningen Airport Eelde en de ervaring op blockchaintechnologie zorgen ervoor dat Noord-Nederland hiervoor de beste papieren heeft.

Rijksdiensten vormen in Noord-Nederland een belangrijke bron van werkgelegenheid, maar in het verleden is het Noorden buitenproportioneel geraakt door inkrimping van Rijksdiensten. Duidelijk is dat het aantal gevangenen moet inkrimpen vanwege een lage bezettingsgraad. Belangrijk is dat gevangenen openblijven in regio's waar ook voor de lange termijn personeel beschikbaar is, zodat niet hoeft worden overgegaan op twee gevangenen op één cel.

De locaties die in het Noorden in beeld zijn voor sluiting, hebben een belangrijke en unieke maatschappelijke functie. Er zijn diverse plannen om deze maatschappelijke functie in de komende jaren verder te versterken. Mogelijke extra investeringen in Defensie in verband met nationale en internationale veiligheid kunnen ten goede komen aan de werkgelegenheid in economisch kwetsbare regio's, bijvoorbeeld de luchtmachtbasis in Leeuwarden en de Johan Willem Frisokazerne in Assen. Nieuwe banen bij de Belastingdienst kunnen goed landen in Noord-Nederland.

Voor de vestiging van nieuwe Rijksdiensten hebben krimpgebieden en gebieden met hoge werkloosheidscijfers voorrang. Sluiting van overheidsdiensten zoals gevangenen en rechtbanken is niet aan de orde in economisch kwetsbare regio's om zo de werkgelegenheid en toegankelijkheid in de regio te behouden. Voor geschikte locaties in kwetsbare regio's worden alternatieve maatschappelijke functies gezocht.

Rijksinzet voor het vestigen van het internationaal klimaatinstituut onderschrijft de unieke positie van Noord-Nederland op het thema energie. Het streven is tevens om een Europees integraal ontwikkelcentrum voor mobiliteit & infrastructuur voor autonoom rijden in Noord-Nederland te vestigen. Het oprichten van een Rijksdienst in combinatie met kennisontwikkeling en commerciële noordelijke partijen specifiek op het gebied van internetprivacy, is van nationaal belang.

'We the North' als nationale proeftuin culturele regionale samenwerking

In januari 2017 is met de Minister van OC&W een convenant gesloten voor de experimenteerregio *We the North* als proeftuin voor culturele regionale samenwerking. Met Culturele Hoofdstad Leeuwarden-Fryslân in 2018 als katalysator, zijn wij al in 2014 begonnen met het ontwikkelen van het gedachtegoed van een stedelijke regio, aansluitend op de specifieke regionale kenmerken: geografische ligging en afstand tussen de steden, demografische opbouw, culturele infrastructuur, publiek, kansen voor innovatie en aanpak van maatschappelijke problematiek. De onderwerpen uit het noordelijke programma sluiten aan op de speerpunten van Rijksbeleid.

Het Rijk, de regio's en de Raad voor Cultuur en de Fondsen bereiden al doende en lerende een nieuw cultureel bestel voor dat meer maatwerk en meer onderscheid mogelijk maakt, ruimte biedt voor initiatieven van onderop en meer aansluit op de behoeften en samenstelling van de bevolking, waarmee de regio zich nationaal en internationaal kan onderscheiden.

Samenwerkingsverband Noord-Nederland
Postbus 779
9700 AT GRONINGEN

Kenmerk: 201700342

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer en/of mevrouw,

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,



Drs. F. Schippers

Aan: Tweede Kamer der Staten-Generaal
 t.a.v. de informateur, mw. drs. Edith Schippers
 Postbus: 20018
 2500 EA Den Haag



- 1 -

vS/spw. 1103/BBIE: 2605 (i-Depot)
 het Eu-65+Bonusplan / 735370

Made, 05 april 2017

Betreft, rapportage van het bonusplan als vinding van de 21ste eeuw en het echte ei van Columbus.

Hooggeachte informateur,

Geen onderwerp dat zoveel discussie in beweging brengt als verkeersveiligheid ende zekerheid over onze pensioenen. Beide elementen zijn momenteel erg actueel te noemen. Verkeersveiligheid omdat er weer een toename is van het aantal dodelijke slachtoffers en zwaargewonden. En het andere over waardevaste pensioenen, ondersteuning bij koopkracht en de zorg (Het bonusplan komt met een handreiking).

Het bonusplan is een innovatieplan van een bovengemiddeld gehalte met een breed werkend sociaal karakter. Het is een serieus marktgericht burgerinitiatief wat aardig aansluit op en bij maatschappelijke ontwikkelingen en aanwezige kabinetsvoorstellen (Zie bijgevoegde brieven: voor Rutte III een echte 'doorstarter') Duidelijk heb ik eerder in de rapportage aangegeven wat ik met dit werkstuk wil bereiken, omschreven als een uniek plan een Nederlandse vinding wat wereldwijd gedragen kan worden. Dat blijf ik steeds nastreven uiteraard, maar graag in overleg en samenwerking met het Haagse bestuur. Begrijpelijk in deze gehele procedurele gang van zaken probeer ik zo min mogelijk flaters te slaan. Maar kritische opmerkingen zijn soms onderdeel van een menselijke uitdaging. Stel nou eens voor dat voorgaande passage niet eens zou bestaan, dan biedt het kostbare leven toch geen enkele uitdaging meer!

Bonusplan en de tijdgeest:

Het inmiddels bekende plan als vinding van de 21^{ste} eeuw ligt thans ook 'politiek gevoelig' en sommige fracties in de Tweede Kamer roepen het kabinet op om met een concreet actieplan te komen, voorzien van doeltreffende maatregelen. De Kamercommissie van I & M heeft de aanbeveling plan neergelegd met de opmerking desgewenst om eventuele aanwezige 'sociale onrust' weg te nemen. (Zie bijgevoegde brief Tweede Kamer 7-12-'16. Live uitzending verdaagd naar 18 januari 2017, onder 29 398, nr. 548). Mogelijk kan, in dit stadium, de informateur een laatste zetje geven om e.e.a. in een begrijpelijke en gewenste sfeer te brengen. Vraag en aanbod liggen thans pal naast elkaar, dus resultaat . . . verzekerd. Even terug naar de beginstelling: In de EU-lidstaten ligt het aantal verkeersdoden op 51,1 per miljoen inwoners, in de SUN-landen op ca. 28 per miljoen inwoners. Het maakbare bonusplan biedt uitkomst met een welgemeende handreiking en richt zich vervolgens planmatig op 22/17 verkeersdoden per miljoen inwoners als een gerechtvaardigde aanname in 2022; vanzelfsprekend gezien op jaarbasis. (Een extra reductie van ca. 812 verkeersdoden in voormelde EU-lidstaten wordt bij acceptatie bonusplan niet uitgesloten!).

Onnodige variabiliteit:

Eerder werd al opgemerkt en aangegeven Frankrijk heeft zijn péage-routes, België werkt thans met een kastje in de vrachtwagens en Duitsland komt wel rond met zijn Tolwet in de Bundestag. Uit het voorgaande volgt dat Oostenrijk ook wel plannen zal gaan smeden. Nederland en verschillende andere EU-lidstaten zullen ook wel op de een of andere manier hun 'acte de présence' kenbaar maken. Het bonusplan beschikt over een formule die, zonder poespas, wereldwijd gedragen kan worden; zie voor e.e.a. het rapport. Maar men hoort nog wel eens; 'waarom makkelijk doen als het moeilijk óók kan!'

Informateur mw. drs. Edith Schippers.

Dienstverlening op maat:

Uit voorgaande motivatie volgt, door elkaar wat te inspireren kunnen we beslist nog meer bereiken. Recentelijk verwees ook het ministerie van I & M in de richting van marktpartijen, om het nodige gewicht in de waagschaal te leggen. Met bijvoorbeeld een pensioenfonds, een bank en verzekeraar is eventueel risico door spreiding in alle redelijkheid beter te overzien. Het is een serieus marktgericht plan met aantrekkelijke verbinding richting de verkeersdeelnemers, immers na inzet en prestatie wacht de zo gekoesterde beloning in 'klinkende munt'.

Volgens mijn juridische adviseur blijft er soms teveel nadruk hangen rondom verouderde begrippen en gewoontes, die inmiddels aan kracht geen enkele betekenis meer hebben. Het is mogelijk bij acceptatie van een 'doorbraak' te creëren, de vaste Kamercommissie en het kabinet (Rutte II) zullen zeker geen roet in het eten strooien. Tevens ligt hierin opgesloten een schitterende kans om te kunnen vaststellen hoe we jaren achtereen de aantallen van verkeersdoden en zwaargewonden zagen oplopen, en er nu in kunnen slagen om dat om te buigen in een neerwaartse beweging bij plaatsing van het plan.

Als auteur ontmoette ik vele toespelingen om de onderbouwing te completeren, waarvan populaire en soms minder aantrekkelijke opties die op zo'n pad kunnen voorkomen. Maar we moeten over de eigen schaduw durven stappen en meer naar elkaar toewerken, onderling vertrouwen is hierbij een goede geleider. Graag zie ik uw bevindingen, inzake voormeld plan en doelstelling, met welgemeende belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,







Minister-President
Minister van Algemene Zaken

> Retouradres Postbus 20001 2500 EA Den Haag



Minister-President

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

T 070 356 44 50
F 070 356 46 83

Onze referentie
3648251

Datum 20 maart 2012
Betreft Reactie op uw brief d.d. 14 maart 2012

Geachte heer 

Dank voor uw brief. U vraagt hierin, in navolging van uw brieven aan voormalig minister-president Balkenende, mijn aandacht voor uw 'EU-65+Bonusplan'. Ik dank u voor de moeite die u hebt genomen te schrijven en kan u antwoorden dat met het u het kabinet het aantal verkeersdoden wil verminderen. Uw plan behelst echter enkele praktische bezwaren die onder meer niet in lijn liggen met de inzet van het kabinet om het begrotingstekort te verkleinen. Niettemin waardeer ik uw betrokkenheid.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER-PRESIDENT,
Minister van Algemene Zaken,


Mark Rutte



4



Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum	Bijlage(n)
	VIV2012/479	23 april 2012	
Contactpersoon	Doorkiesnummer	E-mail	

Onderwerp
65+-bonusplan

Geachte heer 

Eind februari heeft u mij een brief gestuurd met uitleg over uw het 65+-bonusplan ter stimulering van de verkeersveiligheid. Ik wil u graag hartelijk danken voor uw bereidheid om mee te denken bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers en uw uitgebreide voorstel hiertoe. In deze fase kan de RDW echter niets betekenen bij het uitvoeren van het plan.

Belonen

Om te beginnen wil ik u mijn complimenten geven voor uw plan. Uw plan slaat op een aantal terreinen een andere richting in. Uw bonusplan is gestoeld op de gedachte dat het belonen van goed gedrag een belangrijk instrument is om goed verkeersgedrag te bevorderen. Dat is een sympathieke gedachte, die echter wel meer onderzoek vergt.

In 2010 heeft de RDW geparticipeerd in het project 'Spitsmijden', waarin ook gewenst gedrag beloond werd. Deelnemers aan deze proef kregen een beloning om buiten de spits te reizen. De resultaten bleken positief, al is nader onderzoek nodig om te bekijken of de deelnemers het gewenste gedrag ook op lange termijn vertonen. Wellicht kunt u via www.spitsmijden.nl leren van hun ervaringen.

Verantwoordelijkheid RDW

In uw brief schrijft u dat de RDW 'een mogelijke marktpartij' is. Nou heeft de RDW verkeersveiligheid inderdaad hoog in het vaandel. Zo controleert de RDW voertuigen bij toelating op veiligheidscriteria en draagt ook de APK bij aan de verkeersveiligheid. Bovendien stellen we de gegevens uit het basisregister





> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag



**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Juridische en
Operationele
Aangelegenheden

Schedeldoekshaven 100
2511 EX Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/venj

Contactpersoon

T 070 370 79 11
F 070 370 79 00

Datum 7 juni 2012
Onderwerp Uw brief plus bijlage van 4 juni jl.

Ons kenmerk
271492/12/AJ

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Geachte heer of mevrouw 

Hartelijk dank voor uw bovengenoemde brief plus bijlage. U vraagt hierin - aan de eerstverantwoordelijke bewindspersoon - met name aandacht voor het door u ontwikkelde EU 65 + Bonusplan, dat als doel heeft het bevorderen van de verkeersveiligheid. U refereert hierbij onder meer aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Allereerst wil ik u meedelen dat ik het zeer waardeer dat u uw plannen op deze wijze aan de overheid aanbiedt. Het is altijd goed om te zien dat betrokken burgers - zoals u zich bezig houden met onderwerpen die de maatschappij raken. Ik moet u echter tevens laten weten dat het onderwerp waarvoor u aandacht vraagt - verkeersveiligheid - niet op mijn beleidsterrein ligt, doch op dat van mijn ambtgenote van Infrastructuur en Milieu (IenM). Zij is dus de eerstverantwoordelijke bewindspersoon. Ik heb in uw brief dan ook aanleiding gezien om deze door te geleiden naar het Ministerie van IenM.

Ik dank u voor uw zorg en aandacht voor de Nederlandse rechtsorde, en wens u alle goeds.

Hoogachtend,
De Minister van Veiligheid en Justitie,
Namens deze



M. Niessink
Hoofd Afdeling Operationele Zaken en Incidentenmanagement



Postbus 66-3800 AB AMERSFOORT

Veilig Verkeer Nederland
Stationsstraat 79A
3811 MH Amersfoort

Tel 088 524 88 00
Fax 088 524 88 99
E-mail info@vvn.nl
www.veiligverkeernederland.nl

ING Bank 65 67 28 140
KvK 24303976

Kenmerk
D/cs/14.022

Contactpersoon
A.H.T.M. Knuppel

Doorkiesnummer
088 524 88 60

Onderwerp
Uw brief van 18-08-2014

Amersfoort,
26 augustus 2014

Geachte heer 

Dank voor uw update inzake het Eu-65+ Bonusplan inzake het bevorderen van de verkeersveiligheid.

Uw rapport omtrent dit plan mochten wij in oktober 2010 van u ontvangen. Wij hebben u toen aangegeven dat wij de kerngedachte achter het plan van harte ondersteunen en dat doen wij nog steeds. Uit onze bestudering van uw plan is gebleken dat er zonder inkomsten geen bonusplan zal zijn. Sommige aannames in uw plan zijn voor ons niet controleerbaar en de financiering van het EU-65+ bonusplan lijkt minder robuust dan in het plan wordt gesuggereerd. Het is voor ons ook op dit moment niet duidelijk op welke manier het vooruitzicht van een bonus leidt tot veiliger rijgedrag en tot minder slachtoffers. Ook nu laat het plan voor ons nog teveel vraagtekens zien om het actief dan wel passief te steunen. Uiteraard is het prima dat u van uw zijde de politiek opzoekt om hen ontvankelijk te maken voor het plan omdat wij de kerngedachte achter het plan ondersteunen.

Ik wens u daarmee veel succes in de hoop dat het plan een kans krijgt en in de toekomst werkelijk zal bijdragen aan een veiliger verkeer in Nederland.

Met vriendelijke groet,
Veilig Verkeer Nederland


A.H.T.M. Knuppel
Manager BSC (beleid, service en communicatie)

Bijgevoegd bonusplan is een maak- en haalbaar plan. Heeft economisch gezien, door fondsvorming, voldoende 'background'. De bonus is geen korting of reductie maar staat voor een beloning ná prestatie. Genoemd plan zorgt er tevens voor dat verlamming van het sociale middenveld niet blijft voortwoekeren. Zij kunnen eindelijk de deur met het opschrift 'Armoede' voorgoed achter zich sluiten.

Het bonusplan biedt toekomstperspectief, heeft een breed werkend sociaal karakter en kan aldus eenvoudig in het beleidsscenario van minister Schultz/I & M meegenomen worden. We mogen thans geen genoegen nemen met minder, als het beste wordt . . . aangeboden!





datum
22 mei 2015

inlichtingen
070-4264413

uw kenmerk

ons nummer
2015R47

Onderwerp
Uw brief van 27 april 2015

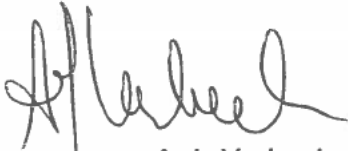
Geachte heer 

Hierbij bevestig ik de ontvangst van uw brief met bijlagen van 27 april 2015. U schrijft over het door u opgestelde EU-65 + bonusplan en het bevorderen van verkeersveiligheid door middel van een geldelijke beloning. Uit de bijlagen volgt dat u uw plannen eerder hebt voorgelegd aan onder meer de Minister van Veiligheid en Justitie, het Openbaar Ministerie en de RDW.

In reactie hierop deel ik u mee dat ik waardering heb voor uw betrokkenheid bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Gelet op zijn taken en bevoegdheden is de Raad van State evenwel niet de juiste instantie om u van advies te dienen of nader inhoudelijk op uw brief te reageren. Voor zover u dat nog niet heeft gedaan, zou u zich kunnen wenden tot het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Om uw ideeën onder de aandacht van de politiek te brengen, zou u uw plannen ook kunnen voorleggen aan de parlementariërs die dit onderwerp in hun portefeuille hebben of aan de desbetreffende vaste Kamercommissies.

Ik vertrouw erop u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Raad van State,



mw. mr. A.J. Verbeek,
raadadviseur



Tolheffing nodig om onderhoud te bekostigen'

door Leo Roggeveen

AMERSFOORT. Er moet in de nabije toekomst tol worden geheven op de belangrijkste Nederlandse snelwegen. Met dat voorstel komt Arcadis, het grootste ingenieursbureau van ons land.

Zonder extra tolgeld verkeert ons wegen- en vaarwegennet over niet al te lange tijd in net zo'n deplorabele toestand als de Duitse infrastructuur.

Peter Dourlein van Arcadis bevestigt dat zijn pleidooi voor tolheffing op scepisis zal stuiten. Ook bij onze oosterburen zorgden tolpansen voor veel ophof. „Maar wellicht is dit voor ons land juist heel goed. De wegenbelasting kan in

dat geval naar beneden. Bovendien wordt via de tol voor een deel betaald naar gebruik.”

Voor onderhoud en vervanging van de Nederlandse wegen, tunnels en bruggen is de komende vier jaar een bedrag nodig van 6,3 miljard euro. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft volgens het Economisch instituut voor de bouw (EIB) voor slechts 3 miljard euro aan middelen gereserveerd.

Omdat de gasinkomsten alleen maar zullen teruglopen, en niemand méér belasting wil betalen, ziet Arcadis maar één mogelijkheid om het 'gat' van 3,3 miljard euro op de begroting te dichten: via tolheffing.

Veel infrastructurele projecten

dateren van net na de Tweede Wereldoorlog en naderen het einde van de levensduur, stelt Arcadis-manager Dourlein. „Gaan we een grote vervangingsgolf tegenmoet of zetten we in op verlengen van het onderhoud? Welke keuze

6,3
Voor onderhoud en vervanging van bruggen, tunnels en wegen is 6,3 miljard nodig.

er ook wordt gemaakt; het gaat hoe dan ook veel geld kosten. We moeten een denkmislagen maken naar de waarde van infrastructuur en niet alleen de kosten.”

Veel handen krijgt Arcadis niet

op elkaar voor het toplan. Politiek Den Haag, de ANWB en EVO, de belangenbehartiger voor verlaanders, schieten het proefballonnen van Arcadis bij voorbaat af.

Regeringspartij VVD noemt het idee 'klinkklare onzin'. „We gaan de automobilist echt niet pesten met tol of meer belasting”, zegt Barbara Visser. Ze merkt op dat er voldoende geld is gereserveerd voor onderhoud en vervanging van infrastructuur.

Ook CDA en ANWB zien niets in het toplan. „De automobilist betaalt al genoeg”, zeggen CDA-Kamerlid Martijn van Helvert en ANWB-woordvoerder Markus van Tol.

EVO denkt er precies hetzelfde over als de christen-democraten:

Bron: BN De Stem 3 febru

Noot:

De realiteit van bijgaand 'verhaal maakt het aanwezige ongenoegen in de diverse regio's duidelijk. Zoals de teneur (eindrapport bonusplan) daarin al aangeeft, die bewuste cultuuroms meer dan hard nodig, om het draagvlak te stabiliseren. Ondernemers, beleggers en beleidsmakers visie en verbeeldingskracht op de langere termijn, beschikken gewoonlijk over voldoende inspraak om de 'geldkoe' eens bij de horens te vatten. Want circa dertien miljoen deelnemers zorgen voor bijdrage aan de infrastructuur van (€ 240-5% = € 12,-) wat dus neerkomt op € 156.000.000,-; j

Als auteur van het bonusplan wens ik bijgaand plan niet extra te pushen maar het gaat hier we innovatieplan van bovengemiddeld gehalte met een breed werkend sociaal karakter. Bij toepassing hier genoemd plan kan ieder eenvoudig en op zijn eigen manier de 'oogst' ongedwongen binnen Aangenomen mag worden dat de Kamer de gemotiveerde indicaties parlementair zullen meer daar het bonusplan aardig aansluit op het beleidsscenario van de minister I & M mw. Melanie

Uw huidige en eventueel toekomstige geplande dromen zijn inmiddels in het plan al geheel uitgesproken. Ik wil de deelnemers zoals betamelijk is wat meer veiligheid, sociale ondersteuning en een beter welvaart gunnen. Men hoeft mij het plan niet uit mijn handen te grissen, maar laat het ook niet door uw vingers glijpen zodat derden en eventueel mooi weer mee gaan spelen. Het bonusplan vereent u graag een brede blik door het venster van de nieuwe toekomst!

„De ondernemers die wij vertegenwoordigen zijn dag en nacht op pad met hun bestelbussen. Die zouden enorm op kosten worden gejaagd. Wij zeggen over die bussen: het zijn werkpaarden - geen melkkoeten”, aldus Raymond Mens.

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is minder uitgesproken in zijn afwijzing, maar heeft wel één harde voorwaarde: het tolgeld móet terugvloeien naar de infrastructuur. „Als ik naar de onomliggende landen kijk, zou het niet onlogisch zijn dat wij mettertijd ook tol gaan heffen op onze wegen”, aldus TLN-woordvoerder Renee Reijers.

Rijkswaterstaat is een grote opdrachtgever van Arcadis.

Open tolheffing of andere onderwerpe hulp- middelen niet doen (!) heeft niet. Johni
A.M.P. Alencor niet
Bobrinkt en bewijstje!
„Goed voorbeeld doet goed volgen”



Veel ouderen kampen met geldproblemen

Klaar dat heeft niet.

De druk op het kabinet neemt toe om ouderen meer koopkracht te geven. 80 procent van de senioren heeft geldzorgen. Ze willen een lager eigen risico en soepeler pensioenregels.

Deborah Jongejan
Den Haag

Dat blijkt uit een peiling onder 1.700 ouderen door seniorenorganisatie ANBO. Het onderzoek komt op een saillant moment: vandaag beginnen de begrotingsonderhandelingen van het kabinet. De koopkrachtdaling van ouderen is daarin een cruciaal onderwerp.

De koopkracht van werkenden stijgt in 2017 naar verwachting met 1,1 procent, die van ouderen gaat met 0,7 procent achteruit. Dat komt vooral doordat de pensioenen niet zijn meegestegen met de prijzen.

VVD en PvdA hebben gezegd dat ze de koopkracht willen verbeteren, maar hoe is onduidelijk. Ze zitten niet op één lijn over hoeveel gepensioneerden erbij moeten krijgen. De PvdA lijkt meer te willen geven dan de VVD.

Drie op de vier ouderen zien een oplossing in een lager eigen ri-

sico voor de zorg. De afgelopen jaren is het eigen risico gestegen van zo'n 220 euro naar 385 euro. „Dat helpt met name gepensioneerden met een laag inkomen en hoge zorgkosten”, zegt Liane den Haan van de ANBO. „Wij zouden graag zien dat het kabinet hier werk van maakt.”

Het gevolg is dat iedereen meer zorgpremie moet betalen, zegt hoogleraar gezondheidseconomie

0,7

■ De koopkracht van mensen die werken stijgt volgend jaar naar verwachting met 1,1 procent. De koopkracht van ouderen gaat juist met 0,7 procent achteruit.

Erik Schut. „In feite is het een belastingverhoging, waardoor arbeid en producten duurder worden. Dat kan negatieve gevolgen hebben voor de werkgelegenheid. Daarnaast kan een verlaging leiden tot meer gebruik van de zorg, omdat mensen zich minder bewust zijn van de kosten.”

Een andere wens van de senioren (70 procent) is dat het kabinet regels voor pensioenfondsen versoepelt, zodat pensioenen sneller kunnen meestijgen met de prijzen. Steeds meer fondsen dreigen juist te moeten korten, omdat ze onvoldoende dekkingsgraad hebben door onder meer lage rente.

Dit voorstel plaatst het kabinet voor een lastig dilemma. „De regels zijn gebaseerd op de gedachte dat je nu niet te veel moet uitgeven, omdat je in de toekomst geld nodig hebt. Als je nu minder voorzichtig bent, is het onzeker of er nog wat in de pot zit voor jongere generaties”, zegt pensioenspecialiste Erik Lutjens.

Ongeveer de helft van de ondervraagde ouderen wil een hogere AOW. Hiervoor is in de Tweede Kamer echter onvoldoende steun. Ook seniorenorganisatie ANBO is hier tegen.

Noot:

Bron: BN De Stem 18 augustus 2016

Bij de overheid is zowaar een duidelijke drang aanwezig om meer verantwoordelijkheid neer te leggen bij de samenleving. Waar de overheid genoemd burgerinitiatief wenst te bevorderen is de vraag dan ook niet zo moeilijk te beantwoorden welk privaatininitiatief principieel enige steun verdient. Het bonusplan beschikt over een roulerend systeem met evenwichtige balans en draagt een zelflonend karakter. Heeft vervolgens voldoende 'background' en de onderbouwing geeft aan dat het plan zowel nationaal alsook internationaal voldoende draagvlak kan creëren voor een effectieve handreiking.

Voorgaande toonzetting met perspectief verduidelijkt een ruime voorsprong op veel andere suggesties, vooral door zijn sociale en optimale werking mag het bonusplan aangemerkt worden als een reddingsplan bij uitstek. Het plan komt met een gunstige wending voor 65+deelnemers en gaat de jaarlijkse bonus over in een maandelijks tussen de € 80,- en € 120,- het streven is gericht op € 125,- p/m. Wat aldus een passende ondersteuning biedt bij pensioenen, koopkracht en in de zorg.

Ondersteuning door de overheid is een onmisbare vorm van sociale zorgvuldigheid. Verantwoording mogen nemen in een zelfstandig project werkt stimulerend, schenkt de deelnemers het nodige zelfvertrouwen. Verdraagzaamheid/solidariteit is ook hier het nieuwe toverwoord. Momenteel krijgen pensioenen weer de nodige aandacht in de media, het stelsel staat andermaal ter discussie (Terwijl het plan vooral in de breedte kan fungeren als een 'Pensioenspaarplan' voor jongeren). Bij acceptatie plan geen onrust dus over pensioenkortingen, het bonusplan zal zich dienstbaar presenteren met draagvlak en zekerheid. Daaruit vloeit voort méér pensioen voor alle Europeanen. Het plan kan zelfs wereldwijd gedragen worden, de hoop wordt uitgesproken dat er ruimte komt voor het eerder aangeboden alternatief in de vorm van het Eu-65+Bonusplan





Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&M

Plaats en datum: Den Haag, 7 december 2016
Betreft: Aanbieding rapport m.b.t. EU-65+Bonusplan inzake verkeersveiligheid
Ons kenmerk: 2016Z22237/2016D47171
Uw kenmerk:
Uw brief van: 23 november 2016

Geachte heer [REDACTED]

Uw bovengenoemde brief houdende de aanbieding van een rapport met betrekking tot de EU-65+Bonusplan inzake verkeersveiligheid is door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu in een procedurevergadering behandeld.

De commissie heeft besloten dat de leden uw brief desgewenst kunnen betrekken bij het algemeen overleg Wegverkeer en verkeersveiligheid op 15 december 2016. Dit zal een openbaar overleg zijn. Dat betekent dat u dat kunt bijwonen.

Het algemeen overleg is waarschijnlijk ook via internet live te volgen via <http://www.tweedekamer.nl/vergaderingen/commissievergaderingen/index.jsp>

Namens de commissie dank ik u voor de toezending van uw brief.

NB De agenda van de Tweede Kamer wijzigt regelmatig als gevolg van actuele ontwikkelingen in de politiek. Daardoor kan het voorkomen dat overleggen moeten worden verzet of geannuleerd, helaas soms ook op korte termijn. Houdt u daarom de site www.tweedekamer.nl goed in de gaten.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,

L. Tijdink

EP opent het vuur op Duits tolplan

Het Europees Parlement (EP) opent een frontale aanval op de Duitse tol. Die mag geen buitenlandse weggebruikers discrimineren. Voor Nederlanders, zeker in de grensstreek, is dat goed nieuws.

Frans Boogaard

Brussel

Met die eis steunt het EP de buurlanden van Duitsland, die onder leiding van Oostenrijk al overwegen Duitsland voor het Europese Hof van Justitie te slepen.

Het EP stemt donderdag over een resolutie, waarin het zegt dat de Duitse tol niet alleen fout is omdat hij buitenlandse weggebruikers discrimineert, maar ook omdat de regeling geen rem zet op het auto-gebruik. „Wie een tolvignet heeft, kan net zoveel rijden als hij wil. Dat spoort niet met het Europese uitgangspunt om het auto-gebruik te belasten”, stelt D66-Europarlementariër Matthijs van Miltenburg.

Een ander bezwaar is dat Duitsland met vignetten wil werken, terwijl Brussel bezig is met een Europees systeem voor elektronische tolheffing. Dat moet de wirwar aan vignetten en kastjes (in het vrachtvervoer) tegengaan, zonder dat het lidstaten verplicht tot enige vorm



▲ Vooral grensregio's worden door de tol benadeeld. FOTO:HH

van rekeningrijden. Het debat over de tol is in Duitsland nog volop gaande. Bondskanselier Merkel zou geen voorstander zijn, maar de CSU – de zusterpartij van Merckels CDU – maakte er een verkiezingsbelofte van. Dat verklaart de haast van de CSU. En het maakt ook, volgens Van Miltenburg, dat CDA'er Wim van de Camp als Europees transportcoördinator in een spagaat belandt: „Aan de ene kant hijgen al die CDA-burgemeesters en -wethouders in Nederland in zijn nek, aan de andere kant de Duitsers.”

Van de Camp denkt dat de Duitse tol niet alleen voor de burens van Duitsland, maar ook voor grensregio's in Duitsland zelf een probleem kan zijn. „Veel steden liggen vlak bij elkaar. Enschede en MÜN-

ster, Groningen en Emden-Bremen, Arnhem en Emmerich, Nijmegen en Kleef en Venlo en Duisburg. Als je straks elke tien dagen een vignet moet kopen, ga je misschien toch elders je boodschappen doen.”

In een debat met Transportcommissaris Violeta Bulc hoopt het parlement te achterhalen waar de Europese Commissie nu staat. Bulc wees de Duitse tolplannen eerst af wegens discriminatie van buitenlandse weggebruikers – Duitsers worden gecompenseerd via een korting op hun wegenbelasting – maar zette eind vorig jaar haar rechtsgang tegen de Duitse regering plotseling in de ijskast.

Volgens de Oostenrijkse verkeersminister Jörg Leichtfried en Van Miltenburg gebeurde dat na een onderonsje tussen kanselier Merkel en Commissievoorzitter Juncker. Van Miltenburg: „Bewijzen kan ik dat natuurlijk niet, maar ik denk dat Juncker politieke steun heeft gezocht voor zijn aanblijven.”

Leichtfried: „Ik was er niet bij, maar je hoort wel eens wat.” Van de Camp zegt niet in dat soort 'grote complotten' te geloven, maar Bulc zal moeten uitleggen waarom zij de inbreukprocedure tegen Duitsland opschortte, en welke rol Juncker daarin eventueel speelde.

Bron: BN De Stem 13 februari 2017

Noot:

Wanneer het stof van de spanningen is opgetrokken zal dat het (uit-) zicht verruimen en kan er weer een begaanbare bestuurlijke weg ontstaan. Zorgvuldigheid is een goede geleider om het onderlinge vertrouwen waar nodig te steunen, holle frasen bieden geen oplossing. Dat gaat soms escaleren en daarmee los je het probleem niet op. Bij acceptatie bonusplan kan er veel wrijving en strijd voorkomen worden en, met enige sociale intelligentie kan men zelfs verwijtbare stellingen eenvoudig elimineren.

Graag wil ik bestuurders met inspiratie, verbeeldingskracht en wat meer lef betrekken bij dergelijke grensoverschrijdende projecten. Het voorstel draagt een aantrekkelijk karakter is zelfs verleidelijk en tevens uitdagend om aan te haken. Waarom dan nog langer ronddobberen als de reddingsboei wordt toegeworpen? Het bonusplan kan wereldwijd gedragen worden en eerder omschreven ouderwetse hulpmiddelen hebben eveneens - zeker wereldwijd gezien - geen enkele dienstbare functie meer!

Tweede Kamer der Staten- Generaal
 t.a.v. informateur mw. drs. Edith Schippers
 Postbus: 20018
 2500 EA Den Haag



Voorwoord: inzake het Eu-65+bonusplan
 Verkeersveiligheid, koopkracht, pensioenen en zorg.

-1-

Made. 05 april 2017

Hooggeachte informateur, (uit L.S. / 3 bladig).

We weten inmiddels, de belonings sfeer levert een belangrijke bijdrage als ondersteuning omtrent verkeersveiligheid. Het memorandum gaat uit van een grafische voorstelling per kwartaal dat biedt een stimulerende werking. Door genoemd overzicht, dienend als signaal, kan de gewenste aansturing gegeven worden overeenkomstig het geleverde resultaat. Iedereen werkt dus automatisch richting resultaat, omdat men benieuwd is naar de uitkomst van het volgende kwartaal! Dit houdt dan tevens het verkeersgedrag levendig en doet zeker recht aan de overtuigende inzet van de deelnemer. Dat de deelnemer zich extra zal inzetten is overigens een begrijpelijke toets, door genoemde beloning in het vooruitzicht te stellen zal gedragsverandering zeer zeker baat vinden want . . . geld zet aan. Van een lange eentonige wachttijd is dus geen sprake en al zeker niet bij het bereiken van 65+/67 jaar, dat zou louter een veronderstelling kunnen zijn.

Een innovatieplan van bovengemiddeld gehalte met een breed werkend sociaal karakter afserven om ruimte te creëren voor niet haalbare illusies, is niet verstandig is niet erg slim te noemen. Als auteur ben ik niet de persoon van grote woorden, maar probeer wel een basis van waarheid in het plan te projecteren om praktijkgerichte idealen daadwerkelijk te realiseren en illusies voor zoveel mogelijk te vermijden. Inhoudelijke studie bonusplan en toelichting is noodzakelijk en gewenst om beeldvorming en omschreven componenten op waarde te taxeren en daarna een juiste plaats te geven. Om op deze wijze de nodige balans te creëren en eventuele gevoelens van argwaan plan, voorgoed weg te nemen!

Verkeersveiligheid is, zoals u weet, niet alleen een zaak van de overheid. De minister van I & M mw. Melanie Schultz wil daarom actie (!) en zij roept decentrale overheden, organisaties, en marktpartijen, beleggers en ieder die zich wil inzetten op, om vooral met snelle en concrete voorstellen te komen. Samengevat wil ze zich gaarne inzetten om Nederland nog steeds verkeersveiliger te maken. Het plan heeft dynamiek en beschikt inhoudelijk over een sturend politiek programma. Eens in de 60 jaar valt er een dergelijk uniek project op uw desk, het doel bonusplan is bekend en de feiten liegen echt niet!

Vanzelfsprekend vraagt de minister/het ministerie van I & M zich af bij het grote aantal verkeersdoden en zwaargewonden, waar wringt toch de schoen? Na verschillende afwegingen stelt men de diagnose, men constateert en weet vervolgens heel nauwkeurig vanuit het depot ervaring welk 'geneesmiddel' toegepast moet worden. Het recept omschrijft een bekend en bondig middel in de vorm van een bonus in 'klinkende munt!' (AOW staatspensioen voor een geleverde werkprestatie, de bonus vanuit een disciplinaire prestatie)

Voor de beleidsmedewerker, ambtenaar, staatssecretaris/minister de Kamerleden en marktpartijen, ligt het plan van aanpak al gereed en kan men opnieuw geschiedenis schrijven. Het geheim van het succes ligt dus opgesloten in de sociale formule van het bonusplan; dat weet nét even het verschil te maken. Als de media het innovatieplan, bij nader inzien of verzoek, toch gaat oppakken om bijvoorbeeld een artikel te schrijven in een Bestuurs-magazine dan kan dat tevens een einde maken aan gemiste kansen.

De jaarlijkse bonus en voorgestelde gratificatie, laatste om de drie jaar, kunnen beiden variabel zijn. Voorbeeld jaarlijkse bonus 4/ groot € 240,- (+2) straffkorting vanaf de tweede verkeersboete of meer, wordt rekenkundig € 240, - 5% = € 12,- rest € 228,- Dus al bij de tweede verkeersboete zal elke deelnemer zeker overgaan om extra op zijn/haar qui-vive te zijn om erger te voorkomen. Zeer zeker zal dan meespelen het aanwezige competitie-element, want ook hier geldt . . . opletten spaart geld! (Jagen op hufters, veelplegers, wegpilatorij bij maatregel bestuur volledig toegestaan, denk even aan de averechtse werking).



Voorwoord:

Verkeersveiligheid, koopkracht, pensioenen en zorg.

-2-

Als auteur van het bonusplan blijf ik van mening, dat verkeersdeelnemers veel meer betrokken raken bij onderwerpen als verkeersonveiligheid als ze hierover informatie ontvangen via een betrouwbare en wetenschappelijke bron per kwartaal, en vervolgens voor hun betrokkenheid ook écht beloond worden.

Vanuit het bestuurlijke front: Het bestaande AOW-systeem is niet langer dragend, er kunnen tekorten ontstaan bij de toename van ouderen/senioren; door bereiken van hogere leeftijden is dat aannemelijk. Het plan heeft een sympathieke invalshoek is echter géén loterij, hier hebben de deelnemers hoogte van hun bonus én gratificatie, maar ook het aantal winnaars namelijk zelf in de hand.

Het Eu-65+bonusplan zorgt voor aanvulling, het beschikt namelijk over een compenserende werking bij 65+/67 een maandelijkse bonus groot van ca. € 80,- tot € 125,- per maand. Met € 960 à € 1500,- op jaarbasis kun je de wereld niet veroveren, maar het is wel meer dan de bekende druppel op de . . . !

Hoe **duurzaam** beleggen de pensioenfondsen? U moet deze sociale-geld-koef bij de horens vatten!! Bij introductie en deelname van 28 EU-lidstaten gaat het om een actieradius van om en nabij (?) over bedragen om toch even van de watertanden met een niet noemenswaardige risicofactor.

In de samenvatting:

Bonusplan mag nog steeds gezien worden als een totaalplan met primair omschreven doelstellingen. Verkeersdoden EU-lidstaten 51.1, SUN-landen 28, streven bonusplan 20/16 alles per milj. inwoners. Het Eu-65+bonusplan verkeersveiligheid, met zijn inhoudelijke vormgeving is niet fraude gevoelig.

Bij acceptatie, géén kastje in de vrachtwagens, geen tolpoortjes/péage-routes of vignet op de voorruit. Verkeersonveiligheid los je niet op met tolheffing of een vignet op de voorruit, het kan ook zónder ouderwetse hulpmiddelen.

Het bonusplan heeft een meervoudige doelstelling, het werkt derhalve ook zonder kilometerheffing. Compenserende werking bij koopkracht, pensioenen en de zorg (Het huishoudboekje weer redelijk in balans).

Voorziet in een jaarlijkse bonus € 275,- die bij 65+ over gaat in een maandelijkse ca. € 80,- à € 120,-. Mogelijk dat pensioenen niet langer geïndexeerd zullen worden, maar het bonusplan heeft 'toevallig' een compenserende werking; dus in alle redelijkheid toch voldoende middelen om. . . rond te komen. Bonusplan mag zelfs aangemerkt worden als een 'pensioenspaarplan' dus zeer geschikt voor jongeren.

Logica:

Chaotische toestanden en blokkades op wegen zijn volledig te voorkomen. Want de bonus voor auto's en deelnemers wordt afgeroomd met 5% (4% voor bijdrage infra en 1% voor milieu). Stel voor vrachtverkeer een iets bredere verhouding vast o.a. 6% (4% voor bijdrage infra en bijvoorbeeld 2% voor het milieu).

Als auteur tracht ik een zo'n duidelijk mogelijke schets neer te zetten van het bonusplan zonder veel initialen, om de inhoudelijke waarde te kunnen staven. Voor het ondernemen, als Voorzitter, van bestuurlijke stappen richting de Tweede Kamer, en mogelijk een kopie voor de Kamercommissie, komt u zeker beslagen ten ijs en hoeft u daar beslist geen scheve schaats te rijden. Want er is momenteel veel aandacht voor verkeersveiligheid, over pensioenen, ouderen komen (onnodig) in geldnood en voorts het invoeren van . . . Duitse tolplannen.



In aansluiting op voorgaande motivatie vraag ik bij dezen uw aandacht voor de hier onderstaande nader bijgevoegde informatie. Ik leg u enkel nog enige warme annotaties voor rondom bestuurlijke aangelegenheden die thans van vitaal belang zijn en tevens actueel genoemd mogen worden. Enige kernpunten wil ik hier dus aanhalen, overigens met verwijzing naar het 'Eindrapport' bekend als het Eu-65+bonusplan (Verkeersveiligheid, koopkracht, pensioenen en zorg).

Genoemd eindrapport bonusplan werd eerder toegezonden namelijk voorjaar 2015, onder het kenmerk van (vS./spw. 1103/735370/ 2605/ i-Depot). Waarop tot heden geen responsie/reflex werd vernomen. En is andermaal verzonden aan het Ministerie van Algemene Zaken ter attentie van minister president Mark Rutte. Ook door de Tweede Kamer wordt aandacht gevraagd over het onderwerp verkeersveiligheid en roept het kabinet op om met een concreet actieplan te komen om het aantal verkeersdoden rigoureus te reduceren. Welke motie daadwerkelijk in de lijn ligt van de inhoudelijke brief d.d. 20 maart 2012 aan mij/auteur bonusplan toegezonden. (zie, tevens bijgevoegd).

Zoals eerder omschreven, niet enkel Duitse tolplannen maar ook elders kunnen deze van tafel gehaald worden, het gras is daar niet groener! Het bonusplan heeft een breed innovatief karakter, met tijdgeest gevoelige indicaties, die beleidsmatig gezien heden om de nodige aandacht vragen. Het u bekende bonusplan als Nederlandse vinding ligt plotseling 'politiek gevoelig', door vertrek Kamerbestuurder is er geen meerderheid in de Tweede Kamer bij de coalitie. Maar het kabinet kan echter met een serieuze handreiking haar visie nog eens extra onderstrepen richting het Kamerbeleid. Immers vraag en aanbod liggen thans pal naast elkaar, zeker in het landsbelang wat in dezen zeker mag prevaleren.

Het bonusplan is een duurzaamheidsproject en mag derhalve omschreven worden als een verstandige investering. Door zijn roulerende werking met evenwichtige balans zorgt het continu voor behoud van een gezonde solvabiliteit. Het plan weet rendement uit de weggebruikers te halen met de nodige wederzijdse voldoening, er gaat niets boven de aangegeven beloning; minder doden, dus méér bonus. We mogen thans geen genoeg nemen met minder als het beste wordt aangeboden. Dus hoogste tijd om de sociale-geld-koe bij de horens te vatten. (speciaal ras, graast éénmaal in de 60 jaar in Den Haag!).

Politici met enige verbeeldingskracht op de langere termijn, die een dergelijk project op een positieve wijze durven benaderen, hoeven niet lang te zoeken om steun te vinden bij de bevolking. Die krijgen de weggebruikers én vooral de kiezers wel op hun hand. Somberen en angsthazerij zijn niet meer van deze tijd dat is duidelijk, het mag eindelijk ruimte maken voor open . . . communicatie!

Hoogachtend,



(Wegens tijdgebrek is de tekst niet overal precies aangepast, maar het rapport leest er niet moeilijker om).



III

Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. informateur mw. drs. Edith Schippers
Postbus: 20018
2500 EA Den Haag.



vS/spw.1103/BBIE: 2605 (i-Depot).
Niet alleen bestraffen ook belónen.

-1/1

Made, 05 april 2017

Betreft: Eu-65+bonusplan verkeersveiligheid, vinding van de 21ste eeuw, het echte ei van Columbus.

Hooggeachte informateur,

Het hier bijgevoegde rapport bonusplan mag aangemerkt worden als een totaalplan op het gebied van verkeersveiligheid en, daarmee direct verbonden aspecten mobiliteit alsmede infrastructuur. Het plan is toekomstbestendig, niet alleen toepasbaar voor Nederland de EU-lidstaten maar zelfs wereldwijd!

Motivatie deelnemers:

De eigen identiteit versterken motiveert de deelnemer, dat is de (mede) kerngedachte in de aanpak van verkeersonveiligheid en gewenst veilig verkeersgedrag. Men weet het bonusplan heeft wat te bieden, deze gedachtegang werkt stimulerend de een tast de ander aan; zo werkt ook het dominospel. In dit perspectief gezien gaat de doelstelling uit om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden rigoureus te reduceren (zie voor e.e.a. het rapport). Een mensenleven heeft een onvervangbare waarde daar mogen we niet zo maar aan voorbij gaan. Minder leed minder kosten én voorkomen is altijd nog beter dan genezen. De bal ligt bij ons allemaal, ook bij de andere spelers in het veld van de verkeersveiligheid. Het unieke bonusplan staat inmiddels klaar voor de aftrap om een wel geplaatste voorzet te . . . geven!

Geld verdienen in het verkeer is erg aantrekkelijk zeker met een maak- en haalbaar plan. Want geld zet aan en zeker met een oplopend jaarlijks terugkerende bonus. Middels een creatieve koppeling krijgt het plan voldoende draagvlak om de haalbaarheid te waarborgen. Door 'n beloning in het vooruitzicht te stellen worden de deelnemers naar prestatie en bewustwording gedreven. Het gaat bij dit systeem primair gericht worden op de persoonlijke verantwoordelijkheid en mentaliteit. De vrije vertaling luidt dan: Vanuit het zelfbewustwordingsproces volgt de verantwoordelijkheid resulterend in . . normbesef!

Aanvullende beschouwingen:

Nogmaals geld zet aan er ontstaat een zekere bezieling en ook de beeldvorming plan zal geleidelijk duidelijk worden om vanuit een aangenomen taakstelling, vooral het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers door inzet te gaan realiseren. Dat moet norm worden, men staat dus voor een opgave maar wel een die ook nog realiseerbaar is (!) door tijdig de bakens te verzetten. De uitvoering van het bonusplan vraagt om strategie, leiderschap en passie. Een wettelijke regeling is de aangewezen weg, dan heeft de overheid de teugels zelf in handen en kan zij door haar gezag te laten gelden voor de juiste aansturing zorgen om het slagen naar wens te regelen. Per definitie gaat het om medewerking en is het nu zaak om beleidsvisie van de minister te bundelen en serieus om te zetten in daadkracht.

Of een puntenstelsel, computersystemen en aanverwante elektronische hulpmiddelen het juiste effect zullen sorteren, blijft een open vraag. Er zijn teveel onbekende factoren om het geheel terug te dringen naar nul verkeersdoden, dat is niet eenvoudig! Maar het is wel verdienstelijk om de blik vooruit te werpen, door bijvoorbeeld te vergelijken, experimenteren, testen en berekenen om vervolgens gericht in actie te komen. Men zal dan merken dat het bonusplan met een op maat toegesneden handreiking komt en nauwkeurig aansluit op de beleidsplannen van minister en kabinet inzake verkeersveiligheid. Werden in het verleden allerlei suggesties en hobby's gefinancierd, allengs gaan regeringen kritischer om met aanbiedingen van 'n twijfelachtig imago. Uit diverse vergelijkingen en ervaring is door auteur de nodige lering getrokken en serieus aangestuurd richting voorgesteld resultaat. Deze voorstellen geplaatst op de werkelijk zijn echt niet buitensporig te noemen maar fungeren louter als signaal om de 'wissel' tijdig over te halen. Niet morgen maar . . . nu!

Onderbouwing en motivatie plan:

Op diverse hier aangegeven fronten komt het bonusplan met een weloverwogen handreiking, conform de laatste updates en overige aanvullende inzichten. Zoals na lezen zal blijken beschikt het plan over voldoende potentie en weet op, meerdere fronten ondersteuning te bieden; wat zeker opgaat voor de ruim drie miljoen 65+/67 deelnemers. Het plan snijdt tevens nog enkele behartigenswaardige thema's aan die, politiek gezien, zeker actueel genoemd mogen worden. Zonder al teveel superlatieven en goedkope clichés weet het bonusplan met zijn inhoudelijke componenten, zowel de tijdgeest alsook de 'menselijke maat', op bestuurlijk niveau aardig te volgen.

Het gaat hier om een burgerinitiatief en marktproject, voorzien van serieuze afwegingen, dat als plan resultaatgericht omschreven mag worden. Als men het burgerinitiatief expliciet wenst te respecteren dan moet men het ook durven omzetten in daden. Het zou jammer zijn wanneer deze zelfontplooiing in de kiem wordt gesmoord door allerlei niet relevante feiten en factoren. Innovatie is een goede zaak een must, om zo het innovatief denken onder de weggebruikers te brengen. Men mag in Den Haag best wat meer toegankelijk zijn voor de in het rapport omschreven ideeën. Het bonusplan herbergt in zich mee de zo gewenste oplossing want er gaat niets boven een geldelijke beloning; praktijkervaring leert dat. Het is een axioma.

De provincie werkt met een sublieme formule: 'Wie helpt Brabant op weg naar Nul verkeersdoden?' Veel animo is hier al aanwezig en de minister heeft deze presentatie in 2014 op het NVVC-congres beloond met een eervolle vermelding en daar mag men echt trots op zijn! De intentie van de provincie mag er zijn, maar de realiteit loopt niet altijd parallel aan voorgestelde verwachtingen. Bedenk steeds, voor elke keuze op het politiek bestuurlijke vlak bestaat onzekerheid over het niet gekozen alternatief. (In 2013 waren er 81 verkeersdoden, in 2014/ 100, en in 2015 waren 117 verkeersdoden te betreuren op de Brabantse wegen).

Het bonusplan als een totaalplan omvat drie componenten die als communicerende vaten vloeiend op elkaar aansluiten. Genoemd plan verdient meer dan een oppervlakkige toetsing, het is belangrijk om balans te creëren tussen doel- (plan) en deelnemers-verwachting. Bestuur moet zich eenmaal durven onderscheiden, het is een inspirerend en samenwerking bevorderlijk plan, wat betekent dat de overheid meer aan burgers en organisaties zal overlaten ten gunste van de marktwerking. Want wel opgesteld is het een sociaal (wereld-) spel waarbij quitte wordt gespeeld en toch een grote opbrengst noteert. En we moeten niet langer aan het infuus blijven liggen wanneer we zelf het juiste medicijn hebben gevonden!

De in het bonusplan voorgestelde gedragsverandering zal zeker voldoende draagvlak vinden middels het aanwezige competitie-element. Want geld verdienen willen ze toch allemaal en er bestaan op dat gebied, categorisch gezien, maar weinig cultuurverschillen. Het plan is een rustgever voor jong en oud neemt de laatste restjes stress weg en weet op doelmatige wijze de fluctuaties van letselgevallen in het verkeer te begrenzen. (Doelmatigheid plan en inzet verkeersdeelnemer óók aantrekkelijk maken).

De wezenlijke doelstelling is dus om de automobilisten en overige weggebruikers a.h.w. tot veilig(er) verkeersgedrag te verleiden door ze een bonus, als beloning, in het vooruitzicht te stellen. Na het herijken is er sprake van een evenwichtig- maak en haalbaar plan met een realistisch kader. Genoemde verkeersdeelnemers zullen het benutten van een dergelijk exclusieve kans ook hoog waarderen en de gezagdragers, die staan voor het oplossen van problemen, in hun aanzien nog meer gaan respecteren dan voorheen. Het bonusplan als totaalplan omvat een drietal hoofdstructuren die toevallig grensoverschrijdend werken namelijk: Verkeersveiligheid, onze Marktwerking en de voorgestelde Welvaart.



Onderbouwing en motivatie plan:

Aantekeningen inzake; koopkracht, pensioenen en zorg.

Ouderen in het verkeer:

Een kwetsbare categorie verkeersdeelnemers zijn bv. de ouderen/senioren. Het is in het leven zoals bij veel andere dingen, gebreken komen vaak met de ouderdom. Immers het zicht- en gehoorvermogen de fysieke kwaliteit alsmede alertheid, in het algemeen gezien, zijn factoren die geleidelijk toch wat gaan afnemen. Ook routine moeten we onder controle houden en mag zeker geen 'spelbreker' worden.

De belonings sfeer levert een belangrijke bijdrage als ondersteuning inzake verkeersveiligheid, het plan beschikt bij 65+/67 over een optimale werking; omdat de wachttijd van een jaar wordt omgezet naar slechts één maand! Zoals begrijpelijk gaat het deelnemen bij het ouder worden minder gemakkelijk, maar het bestaande gedragsprofiel, veilig verkeer, kan behouden blijven door deze stimulerende werking voor senioren.

Door vooruitziende blik is planmatig al rekening gehouden met de kwetsbare deelnemers. Genoemde maandelijkse bonus zal zeker fungeren als extra impuls, als een zorgzame geleider (sorteert meer direct effect!) om de bestuurder/verkeersdeelnemer hierdoor vooral op het rechte pad te houden. De beloning zal het deelnemen veraangenaemen en autorijden voor senioren zelfs extra aantrekkelijker maken. Organisatorisch gezien is er al veel voorwerk gedaan en het overige is soms zoals het weer, niet alles is voorspelbaar; want bij verkeersongelukken is het oorzakelijk verband vaak erg variabel te noemen.

Meer verkeersdoden:

Ook dit jaar (lees; 2015) waren er landelijk weer meer verkeersdoden en zwaargewonden te betreuren, namelijk 621 tegenover 570, dus 51 meer dan vorig jaar. In onze eigen provincie Brabant was het nog droeviger gesteld namelijk van 100 naar 117. Het is dus hoogste tijd om de negatieve score landelijk en zijdens provincie de gewenste wending te geven; want het gaat hier om mensenlevens! Er is al jaren sprake van een zeer teleurstellend resultaat en dat ondanks de aangeboden handreiking van het unieke bonusplan; wat overigens werd genegeerd. Genoemde mening, van voorgaande passage, wordt nog versterkt door het feit dat veel andere plannen, inzake verkeersveiligheid, erg vernuftig zijn. Want ze constateren wel de gebreken bij derden maar bieden of beschikken inhoudelijk zelf niet altijd over de eigenschap, om de voorgestelde reductie van dodelijke slachtoffers ook maar enigszins waar te maken!

Het kabinet wenst:

Het huidige kabinet streeft naar meer evenwicht omtrent koopkracht, mogelijke verbreding AOW en wenst meer balans/compensatie te brengen omtrent toeslagen (b.v. in de zorg). Het toeval wil nu dat in het bonusplan deze handreiking al is opgenomen; zelfs bij anticipatie. Meergenoemd plan beschikt namelijk over de hier genoemde elementen, in de vorm van maandelijkse bonus groot ca.€ 80,-/€120,-. Geen onrust dus over pensioenkortingen, het bonusplan zal zich dienstbaar presenteren met draagvlak en zekerheid. Daaruit vloeit voort méér pensioen voor alle Europeanen (zie Europese pensioenregeling blz 7).

Het bonusplan kan wereldwijd gedragen worden, de hoop wordt uitgesproken dat er ruimte komt voor het eerder aangeboden alternatief in de vorm van het Eu-65+bonusplan. Zeker in dit stadium is dat erg verstandig en beslist het overwegen waard om genoemd bonusplan toch in uw partijprogramma op te nemen. Aansluitend hierop wil ik de Tweede Kamer graag zien als een rechtschapen partner van de samenleving. Zij neemt toch een controlerende en sturende positie in en, de macht berust toch bij die Volksvertegenwoordigers. De Tweede Kamer zelf is het orgaan dat uiteindelijk bepaalt hoe machtig en invloedrijk ze wel is. Wat let u als Kamerfractie om na intern overleg het voortouw te nemen?!



De jaarlijkse bonus wordt uitgekeerd per begin december van het daaropvolgende jaar. De gratificatie (om de drie jaar) in de maand mei – van het vierde jaar – gelijk met het vakantiegeld. Bij 65+/67 gaat de jaarlijkse bonus over in een maandelijks, het streven is gericht op ca. € 104,- per/m. De personal road tax (prt) moet betaald worden tot het 72^e jaar, daarna vervalt de gratificatie vanaf die leeftijd. (discussie open voor behoud).

Fietsers hebben een andere status in het verkeer dan automobilisten, dat mag bekend zijn. Zo zijn ze minder snel aansprakelijk na een ongeluk. Ook niet als ze daar zelf schuldig aan zijn. Natuurlijk rijst de vraag, wanneer zijn ze dan wel aansprakelijk? De wet beschermt voetgangers en fietsers bij een aanrijding met een motor of auto. Bij een ongeval door eigen schuld gaat de aansprakelijkheid nooit verder dan 50% . (bron vanuit: www.fietsen123.nl/ongeluk).

Als aanvulling of afronding omtrent registratie lichte letselgevallen kan nog verwezen worden naar verschillende gegevensbronnen, zoals Letsel informatie Systeem (LIS) en spoedeisende hulp (SEH). Mogelijk dat een Databank of andere statistieken uitkomst kunnen bieden (verwijzing naar bron: SWOV). Zoals insiders al hebben begrepen bij het bonusplan gaat het niet om blikshade, maar op de eerste plaats om menselijke waarden (!) die zijn van levensbelang.

Er gaan thans stemmen op om de bestaande AOW te verbreden, verschillende pensioenfondsen zijn zelfstandig in de weer om over te gaan naar duurzaam en verantwoord beleggen. Men pretendeert nieuw beleid en ze gaan zoeken naar invloed en verbetering van projecten vooral op het sociale vlak. Het toeval wil dat in het bonusplan deze handreiking al is opgenomen, het beschikt namelijk over de hier genoemde elementen (zelfs bij anticipatie). Het bonusplan is een op zichzelf staand project, voor de haal- en uitvoerbaarheid heeft het voldoende 'background'. Het redden van mensenlevens staat dus voorop en op de tweede plaats steeds de infrastructurele voorzieningen. Een luttel percentage van de bonus, zoals eerder aangehaald, kan gereserveerd worden in een fonds voor genoemd onderhoud aan wegen/infrastructuur. Deze besteding is, gezien ook het algemeen belang, noodzakelijk en toont dus primair de meervoudige doelmatigheid van het unieke bonusplan.

Een kritische reactie kan het analyseren vergemakkelijken om de kwaliteit rapportage, waar nodig, alsnog aan te passen of te structureren. Auteur hoopt dat het bijgaande verzoek vervolgens mag doorklinken als een signaal aan voormelde sturende instanties (belangstellenden/marktpartijen). Want een weloverwogen motivatie uit diverse windrichtingen kan dan gaan werken als hefboomconstructie. Steek dus de 'koppen' eens bij elkaar en bij het doornemen van deze rapportage is het nuttig om de basisgegevens nog eens rustig te bestuderen en vooral de 'bijsluiter' niet te vergeten. Uw reactie, in overleg met genoemde bestuurders, kan veel invloed hebben en zeker van cruciaal belang zijn voor het aansturen richting ministerie I & M en vervolgens Tweede Kamer. Uw bevindingen zie ik derhalve met welgemeende belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Bijlage:

Nog enige ondersteunende brieven in de periode,
van 23 april 2012 t/m 27 april 2015. + 20-3-12.
Persbericht, BN De Stem 3 feb. 2016 / 18-8-'16. / 13-2-'17.

De eerder gemaakte opmerkingen, aanwijzingen en voorgestelde (aanvullende) suggesties zijn naar beste weten in het eindrapport bonusplan verwerkt. Intensief en serieus is er aan gewerkt om de voor de hand liggende afwegingen een juiste plaats te geven voor zowel het sociaal als financieel gunstig haalbare rendement. Geld verdienen zet aan (!) zeker als je dat zelf in de hand hebt. Daar wil men echt iets voor doen. Hoe intensiever de inzet, des te minder verkeersdoden en zwaargewonden en, des te hoger de bonus en gratificatie; dat is toch een logisch gevolg.

Sowieso komt voor de zwakkeren in de samenleving een geldelijke beloning in 'klinkende munt' goed van pas. De eigenlijke hint kwam van VVN met de stelling dat vooral de zwakkeren in het verkeer, (niet rijbewijshouders) zoals voetgangers, wielrijders, brom- en snorfietzers, scootmobielers etc. eveneens gevoelig zijn voor financiële prikkels, dat behoeft geen nadere uitleg. Maar ook de gefortuneerden en het bedrijfsleven zullen het heel aardig vinden wanneer anderzijds hinderlijke tolpoortjes, péage-routes, vignetten e.d. voorgoed uit het straatbeeld verdwijnen; dank zij toch die Nederlandse vinding!

Ook het ambtelijk aansturen ondervindt vanzelfsprekend de nodige ambitie. Want het mag als een groot eergevoel omschreven worden om een plan van dergelijk kaliber, middels een memorandum, te mogen voorleggen aan de eerstverantwoordelijke bewindspersoon mw. Melanie Schultz, minister van I & M. En, om door genoemde inbreng en gezamenlijk inzet zoveel mogelijk levens te kunnen redden.

Aldus door inzet van de verkeersdeelnemers (!) en dat vergeet men echt niet zo snel. Want neemt de aangeleerde gedragsverbetering af, gaat men versloffen en getuigt men minder waardigheid te hebben voor eigen en andermans leven, dan zal men alsnog de tol betalen. Immers de eerder genoemde hulpmiddelen kunnen dan weer van stal worden gehaald. Per kwartaal verschijnt er namelijk een grafische voorstelling inhoudelijk gezien als een signaal, met gezag voerende werking, zo heeft men constant een stok achter het portier. Hierin zit dus de ware clou opgesloten omtrent de effectieve werking van meergenoemd bonusplan.

De aangehaalde 5% (afromen bonus) kan nog onderverdeeld worden als bijdrage voor onderhoud infrastructuur en milieu. Zijn er deelnemers die hun bonus schenken, dan kan het bedrag in het fonds blijven en aangewend worden voor nabestaanden en gedeeltelijk voor revalidatie van zwaargewonden. Want zoals bekend, wil het kabinet geleidelijk streven van verzorgingsstaat richting zelfredzaamheid voor de bevolking. Een pps ligt eventueel voor het oprapen en voor het financiële draagvlak is het onderbrengen bij een pensioenfonds van formaat wellicht een aanvullende optie.

Registratie weggebruikers, zoals aangegeven via het BSN-nummer. Voorts internationaal gericht naar 28 EU-lidstaten die mogelijk zullen aanhaken als volgt: NL/Ams/11319/BSN.024600789. Voor een van de lidstaten voorbeeld: D/Ber/2518/SNT.012300468 (voorstel, suggestie zonder moeilijkheidsgraad).

Het lijkt me als auteur zeer nuttig en tevens dienstig om het innovatieplan rustig en aandachtig te bestuderen en nog eens over te lezen om, inhoudelijk een juiste beeldvorming te verkrijgen. Bijgaand bonusplan mag gezien worden als een signaal aan de horizon, benut dus deze kans optimaal; want wat is het leven zonder deze uitdaging?!

Naschrift, Eu-65+bonusplan/ over sept. okt. 2015

Zowel in het verleden als heden zijn er regelmatig projecten en plannen die doorgang vinden onder goedkeuring van het kabinet of de Kamer. Ook al gaat bij verschillende plannen de onderbouwing soms mank of zijn er economisch overschrijdingen waarneembaar. Door onvoorziene omstandigheden en de nodige nazorg kunnen die tóch nog uit de hand lopen, vanuit een vooraf vormgegeven budget.

De noord-zuid verbinding van de metro in de hoofdstad, ondanks sluitende calculaties kunnen er soms onvoorziene omstandigheden optreden in de praktijk, die vooraf absoluut erg moeilijk te traceren zijn. Renovatie Rijksmuseum Amsterdam, onvoorziene en bv. regie-uitvoeringen kunnen anders uitvallen dan aanvankelijk gedacht door Architecten, adviseurs, bouwteam, ondernemers en leveranciers. De investeringen voor ICT, kent de nodige strubbelingen, ook hier geldt 'het blijft toch mensenwerk!' De 'Gasrotonde', zonder noemenswaardige onderbouwing, heeft eveneens haar/zijn sporen nagelaten. Kwijtschelding schulden van 1,1 miljoen Nederlanders/medelanders; een betere keuze is ondenkbaar. Het moeilijk innen van belastinggelden (opgelegde aanslagen) welke bekend zijn bij de organisatie is niet eenvoudig; gemis aan het juiste instrumentarium plan van aanpak en soms in te zetten mankracht. Grondpolitiek kost gemeenten fikse kapitalen, de burger draait op voor de kosten. Ontwikkelaars en ondernemers speculeerden (!) maar laat genoemd speculeren toch maar over aan de private partijen.

Resumerend gaat het hier globaal toch om € 47,225 miljard, heel begrijpelijk kan er ongenoegen over ontstaan, maar het is een presentatie van een aanvaardbaar financieel tekort. Het is niet eenvoudig om structureel ups en downs vooraf in te schatten van (Staats-) uitgaven en om de balans weer in rustiger vaarwater te brengen. Maar nu de economie weer aantrekt is er zelfs reden voor enige opluchting. Het is heel eenvoudig om met een beetje routine en fantasie, aan de andere zijde van de 'balk' luttel 10% op te vangen. Let wel, het bonusplan is een op zichzelf staand project met een zelflonend roulend systeem, en heeft voormelde geste dus niet nodig daar het plan over voldoende background beschikt!

Bij nadere informatie revalidatie wordt aangegeven dat het hier vaak gaat om omvangrijke kosten van revalidanten, om deze weer een plaats te geven in de samenleving. Deze prognose/studie neergelegd in het rapport (als raming die men niet over het hoofd mag zien/blz.4) omtrent geleidelijke afname zwaargewonden maakt het hierdoor mogelijk, om de basis van € 104,- p/m. op te trekken naar b.v. € 120,- per/maand. Vervolgens als einddoel te lezen: Bonus op jaarbasis € 275,- en bonus bij 65+/67 € 120,- per/maand!!

Het bonusplan probeert een constante te bewerkstelligen en eveneens grote fluctuaties te beperken. Reductie verkeersslachtoffers van 52/14-2016 naar 32/20 in 2022, wat dus globaal zal neerkomen op de eerder aangegeven raming van 226/220 op jaarbasis in Nederland. Wat wel mogelijk is, doordat de niet rijbewijshouder een zeer bevoorrechte positie inneemt, evenredig wordt beloond als de houders en dat thans geen enkel ander program die ondersteuning kan bieden. Wenst het kabinet te knabbelen aan pensioenen en de zorg, de aangegeven compenserende werking kan veel kou uit de lucht nemen.

Pact van Amsterdam:

Tenslotte mag nog verwezen worden naar het 'Pact van Amsterdam!' Tot nu toe gingen de Europese fondsen vooral naar de regio's. Sinds kort kunnen ook steden voor de "City-Deals" rechtstreeks bij de Europese Commissie terecht, en dat is toch mooi meegenomen. In het 'Pact van Amsterdam' staan toekomstgerichte afspraken waarbij de rol van de steden wordt vergroot via een bottom-up aanpak en samenwerking met stakeholders. Het Nederlandse voorzitterschap kan de positie van de steden op voorbeeldige wijze versterken. In de loop van 2016 kunnen ook voor andere thema's 'City-Deals' worden gesloten; aldus de bron: Voor meer informatie 'City Deals' Europees Parlement / Brussel.



Naschrift, Eu-65+bonusplan/ over sept. okt. 2015

miljoenennota-2014.pdf

W. Wijnen (SWOV)

Baten/jaarijks

€ 4.500.000.000
€ 61.103.072
€ 596.392.187
€ 280.000.000
€ 453.000.000

€ 5.890.495.259

<se

€ 3.287.476.294

Lasten/jaarijks

€ 1.277.586.400
€ 788.547.200
€ 3.642.941.952
€ 60.000.000

€ 5.769.075.552

€ 121.419.707

Naschrift, Eu-65+bonusplan/ over sept. okt. 2015

Rekenmodel EU-65+ BONUS PLAN

Variabelen :

Aantal inwoners 16 tot en met 23 jaar per 1 januari 2014	1.645.874	
Aantal inwoners 24 tot en met 90 jaar per 1 januari 2014	12.048.327	
Aantal inwoners ouder dan 15 jaar per 1 januari 2014	13.777.545	
Aantal inwoners ouder dan 20 jaar per 1 januari 2014	12.775.864	
Aantal inwoners > 64 jaar per 1 januari 2014	2.919.024	
Bijdrage PRT (Individuele Wegen Belasting) per jaar.	€ 49,50	
Bonus per maand bij leeftijd ouder dan 64 jaar	€ 104	
Aantal verkeersdoden per jaar (Bron SWOV 2012)	650	Bron :
Kosten aantal verkeersongevallen per jaar	12.500.000.000	Bron :
Gratificatie eens in de drie jaren uit te betalen in december	€ 240	
Veiligheidstoeslag / bonus per jaar vast gemiddeld	€ 100	

Uitwerking :

Reductie aantal verkeersslachtoffers per jaar (bron SWOV)

Premie PRT (individuele Wegen Belasting) aantal inwoners > 15 jr en < 24 jr. x € 49,50 x 75%

Premie PRT (individuele Wegen Belasting) aantal inwoners > 23 jr en < 91jr. x € 49,50 x 100%

Opbrengsten uit rente, reductie kosten revalidatie (raming)

Verhoging inkomstenbelasting met 2% (Bron Rijksbegroting 2014 € 45.300.000.000)

Ingroeimodel : Eerst 5 jaar premie betalen om daarna in aanmerking te komen voor jaarlijkse bonus en 3 jaarlij gratificatie. Te beginnen bij betaling vanaf 16 jaar.

Veiligheidstoeslag/bonus per jaar vast, aantal inwoners > 20 jr x bedrag per jaar € 100

Gratificatie, eens in de drie jaar uit te betalen in december (vervalt bij 65 jarige leeftijd) € 240

Bonus bij 65+ per maand uit te keren

Organisatiekosten / onvoorzien

Per saldo opbrengsten/ kosten EU-bonusplan

Link van de Algemene Rekenkamer

De hier aangegeven variabelen, richtgetallen en overige prognoses kunnen zich jaarlijks wijzigen. Het aanbrengen van nuances, tot verbetering plan, is altijd bespreekbaar. Voor de overige aannames wordt verwezen naar het eindrapport Eu-65+/67 bonusplan met bijlagen, (verkeersveiligheid) van 16 feb. 2016.

Aan: Tweede Kamer der Staten-Generaal ter attentie van de informateur mw. drs. Edith Schippers.

Eindrapport bonusplan, verkeersveiligheid -1-

Made, sept./okt. 2015.

- 1). Het Eu-65+Bonusplan, het bevorderen van verkeersveiligheid d.m.v. een geldelijke beloning.
- 2). Compenserende werking op het sociale vlak en tevens meer aandacht voor ongevalspreventie!

Als auteur van voormeld plan was ik naarstig op zoek naar oorzaak en gevolg omtrent het grote aantal verkeersdoden en zwaar- of ziekenhuisgewonden, die jaarlijks landelijk te betreuren zijn. Zo kwam de ontwikkeling en formule tot stand neergelegd in genoemd plan niet alleen bestraffen maar ook belonen. Het reduceren van meer verkeersdoden/gewonden is mogelijk door de gedachtegang dat de deelnemer ook iets te verliezen heeft (gedeelte bonus) en zijn/haar alertheid derhalve nog meer zal aanscherpen, als weggebruiker, om het volle pond te kunnen vangen! (jaarlijkse bonus, om de 3 jaar een gratificatie)

Wat beoogt het bonusplan wat is de primaire doelstelling? Het plan heeft, zoals gemeld, een geldelijke beloning in petto voor de weggebruikers (16-90 jaar) die hun verkeersgedrag weten aan te passen door mede weggebruikers geen letsel toe te brengen, laat staan met dodelijk afloop! Als je de verkeersdeelnemers stimuleert om veiliger te gaan rijden en minder risico te nemen, dan is dat tevens goed voor onze economie. Van de kosten verkeersongevallen ca. € 12,5 mld. per jaar (bron: SWOV) kan een aanmerkelijk deel terug, in de vorm van een bonus, naar de weggebruikers. Deze verkeersdeelnemers bestaan uit één hoofdcategorie, wel verdeeld in twee leeftijdsgroepen namelijk 16/23 jaar en 24/90 jaar dat is het totale basisprincipe. Vereenvoudigingen zijn heel begrijpelijk eenvoudig door te voeren, omdat: Iemand kan bv. op dezelfde dag automobilist, wielrijder en voetganger zijn. Door alles onder een noemer te plaatsen vermindert alzo de regeldruk. De registratie van verkeersongevallen loopt anders uit de hand en is dus, administratief gezien, voor en door geen enkele instantie nog te volgen.

De Overheid stelt: Wij hebben een wegennet, straten, lanen en dreven om die te bewandelen/benutten wordt als het ware een individuele belasting - personal road tax - geheven (prt/tol). In de verhouding van ongeveer 1:5 en dat geldt dus voor, voetgangers, wielrijders, brom- en snorfietsers, scootmobielers tot vracht- en buschauffeurs toe. Op jaarbasis wordt dat voor 16/23 jaar 75% respectievelijk 24/90 jaar 100% van € 49,50 als bijdrage. In de beginjaren wordt door fondsvorming uitgegaan van een haalbare bonus groot € 210/240,- jaarlijks en de bonus bij 65+/67 € 75,- per maand, extra toeslag € 24,- per/m op jaarbasis € 900,- respectievelijk € 1188,- Om de drie jaar strijken de deelnemers ook nog een mooie gratificatie op; dat maakt het bonusplan nog even aantrekkelijker dan dat het al is (zie; bv. berekening) (Aan ouderen biedt het plan als een echte 'zorgverlener' compensatie door het huishoudboekje redelijk in balans te brengen)

Het bonusplan heeft een raming/analyse neergelegd in de formule, om landelijk uit te komen op 380/360 verkeersdoden in 2020 en bij het extra belonen zal het plan de 280, op jaarbasis, niet schuwen. De inhoudelijke sturingswijze van het plan, je kunt dus verliezen tegenover verdienen, zorgt stilzwijgend voor een competitie-element en dat zet weer aan tot een extra drive. Deze formulering werkt absoluut lonend en automatisch koestert men de vooruitgang (!) zo zijn er steeds minder verliezers. Dat kan leiden tot een extra reductie van 14/20 verkeersdoden, dat is ca. 1 tot 1½ per miljoen deelnemers en circa 368/482 minder ziekenhuisgewonden (op 1 dode ca. 25/30 zwaargewonden). Dat laatste mag omschreven worden als een haalbare en gerechtvaardigde aanname die aan duidelijkheid niets verhuult.

De economische haal- en uitvoerbaarheid plan: (nader uitgelegd)

Een project van wereldformaat kost geld dat is duidelijk, maar die kosten zijn minder dan dat het zal opbrengen dat is óók duidelijk. Het bruto binnenlands product (bbp) is stabiel en het CPB centraal planbureau zegt over de begroting: Nu Nederland niet langer meer hoeft te bezuinigen is mogelijk het tijdperk aangebroken om het economische vizier wat bij te stellen. Op de keerzijde van de medaille staat een gelijkwaardige waarheid te lezen, die ruimte biedt aan nuttige en vooral praktische wenken. Auteur koestert niet enkel de verwachting, maar een reductie onkosten van 15% (€ 12.5 mld. minus vaste kosten), opgeteld de al lopende kortingen subsidies komt e.e.a. neer op de gewenste besparing, voor het spekken van de Schatkist. Resumerend kan men stellen de investeringen voor tolpoortjes, péage-routes en vignetten komen wat onhandig over en mogen 2015 omschreven worden als volledig achterhaald. Het ingroei-model, gemaakt voor 5 jaar, werkt heel aantrekkelijk daar de weggebruikers inzicht krijgen in de opbouw van het fonds en dat kan ook weer een stimulerende werking hebben.

Uitvoerbaarheid plan (bonus gratificatie 'klinkende munt').

Bij wettelijke inname van belastbare sommen en heffing accijnzen, kan er aan deze opbrengsten een compenserende werking worden toegekend, richting de verbruikers, in de vorm van een z.g. 'sociaal dividend' groot ca. € 127,50 op jaarbasis aan de verkeersdeelnemers. Dat wordt dan als volgt: € 50,- + € 127,50 + (€ 90 - € 50,-) totaal dus € 217,50 per/j. Rekenkundig alsnog een nadere verduidelijking; vergoeding inbreng prt, variabel dividend + verdiensten uit reductie verkeersongevallen. Automatisch wordt er dan, zoals u al heeft begrepen 3 x € 50,- gespaard voor de gratificatie, die komt dan inclusief rente neer op: € 150,- rente € 10,- toeslag € 20,- (gespaard/fonds) wordt totaal € 180,- om de drie jaar! Het bonusplan krijgt door de aangevoerde componenten en gegeven motivatie voldoende draagvlak en beschikt tevens over voldoende background om de financiële opbouw te waarborgen. Voorts zullen de connecties met een investeringsbank versterkt worden om voorgestelde fondsvorming te stabiliseren.

Hieruit volgt, het bedrag is minimaal drie maal de inleg prt plus marge gebruikelijke vergoeding. De werkelijke kosten zijn dus zeer gering, bijna nihil. Daar het plan een zelflonend karakter draagt kunnen we andere budgets met minder primaire 'bestanddelen' gericht menageren, met als doel het redden van meer kostbare levens. Bedenk steeds dat (onnodige) verkeersdoden ter verdediging niet meer kunnen spreken. Het Eu-65+bonusplan kan en zal die verdediging praktijkgevoelig en blijvend op zich nemen!

Het plan creëert een ingroeimodel zodat iedereen eerst 3 à 4 jaar prt moet betalen alvorens provenuen te gaan plukken. Verkeersdeelnemers boven 70 jaar zouden anders niet bijdragen aan de voorgestelde fondsvorming; waardoor onevenredigheden worden voorkomen. (Bonus rekenkundig ca € 180/€ 210). Vanaf het 5^e jaar krijg je vanuit het spaarfonds al € 210,- / € 240,- op jaarbasis. Hierdoor maak je in principe winst voor de rest van je leven als je verder geen ongelukken met letsel veroorzaakt uiteraard. Het ingroeimodel zoals omschreven biedt een stabiele basis, de groep 16/23 jaar moet 75% opbrengen zonder leenstelsel, de overige verkeersdeelnemers 24/90 jaar 100% van € 49,50 dit alles op jaarbasis. (Kan het bonusplan meeliften, middels subsidie vanuit de EU-Brussel, dan kan die termijn zo mogelijk nog bekort worden).

Toetsing bonusplan economisch gezien:

De totale kosten van verkeersongevallen in Nederland waren, met peildatum 2009 € 12,5 mld. volgens de rekenmethoden (bron: SWOV) zijn er kostenposten vergeleken met verschillende landen. Een groot deel van die kosten € 5,2 miljard kan toegerekend worden aan ernstig verkeersgewonden. Het aandeel verkeersdoden van de totale kosten bedroegen ca. € 2 miljard en de grootste kostenpost de immateriële € 5,8 miljard. Terwijl het aandeel materiële kosten is geraamd op € 3,9 mld. Het reduceren van deze kostenposten, op jaarbasis, met 15 à 18% mag als een gerechtvaardigde aanname omschreven worden. De totale kosten (beleid kabinet) kunnen binnen de perken blijven, door maatregelen van Bestuur. De investeringen voor tolpoortjes, vignetten e.d. kunnen achterwege blijven, ook die besparingen kunnen eveneens in het fonds vloeien. Het bonusplan beschikt over een roulerend systeem met evenwichtige balans wat zichzelf in principe terugbetaalt. De inhoudelijke werking plan mag gezien worden als een beloningssysteem wat al eeuwen zijn vruchten afwerpt; het opent een nieuwe kijk door het venster van de toekomst.

Een rekenkundig overzicht: (beknopt)

De jaarlijkse bonus en voorgestelde gratificatie om de drie jaar kunnen beiden variabel zijn. Voorbeeld jaarlijkse bonus 4/ groot € 240,- (+2) straffkorting bij twee verkeersboetes of meer, wordt rekenkundig € 240 - 5% = € 12,- over: € 228,- Dus bij twee verkeersboetes zal de deelnemer zeker overgaan om extra op zijn/haar qui-vive te zijn. Immers een volgende boete is al gauw (op z'n minst) € 50,- De jaarlijkse bijdrage prt is namelijk € 49,50. Dit voorstel werkt als bijdrage stimulerend aan verbetering verkeersveiligheid, tevens wordt het aanwezige competitie-element levendig gehouden. Want ook hier geldt, opletten spaart . . . geld! Varianten zijn eenvoudig door te voeren overeenkomstig het reglement. (Bankafschrift: 8 december 2016, jaarlijkse bonus/toeslag inzake verkeersveiligheid € 240,- onze bijdrage voor uw bijdrage!)

In politieke kringen ziet men graag 'n eenvoudige financiering die solide in elkaar steekt en die niet voor fraude vatbaar is. Tevens moet hij gemakkelijk controleerbaar en uitvoerbaar zijn, de bijgaande onderbouwing biedt voldoende zekerheid om de opbrengst van de investering te kunnen waarborgen! De verhoging van inkomsten belasting met 2% mag geheel geschrapt worden, een weeldebelasting op rijke medelanders is eventueel te overwegen. Het is aantrekkelijk werken met een door de overheid in het leven te roepen fonds, met als voorgesteld einddoel een jaarlijkse bonus € 275,- en bij 65+ /67 uit te komen op € 104 p/m, trendmatig ca. € 1250,- p/jaar; resumerend toch wel even de moeite waard! (Als de EIB positief staat tegenover dergelijke plannen, dan kunnen eventueel de laatste 'bottle necks' weggenomen worden).

Componenten die meespelen: (betaling prt).

Voormelde betaling vooraf, 'dwingt' als het ware tot gewenste discipline dat vergroot het zelfrespect op voorbeeldige wijze, in de praktijk ontstaat automatisch de werking van 'goed voorbeeld doet goed volgen!' Wie de omgang in het verkeer middels het bonusplan echt leert kennen, gaat ook de andere deelnemer meer respecteren en zelfs beschermen. Het is de keerzijde van roekeloos verkeers- en rijgedrag. Het gaat bij meergenoemd plan primair om gedragsverandering en mentaliteitsverbetering, door balans te brengen in het beheerspatroon van de zintuigen. Genoemde kennis omtrent deze cultuuromslag is onontbeerlijk om de voor ogen gestelde doelen te bereiken. Over de rendabiliteit, door de roulerende werking zorgt het plan continu voor behoud van een gezonde solvabiliteit; ook de schatkist wordt op evenredige wijze gespekt! Bij conclusie volgt, dat bezuinigen op het redden van mensenlevens derhalve geen juiste maar eerder een levensgevaarlijke optie is, dat mag duidelijk zijn.

Waardering eigen leven:

Deelnemers moeten meer groeien in het besef veiligheid, en op zoek gaan naar waardering voor het eigen leven. Eenmaal de sleutel gevonden gaat men automatisch over dat van anderen nog meer te respecteren. Dit is de clou, het ware verhaal, dat schuil gaat achter de façade omtrent het veroorzaken letselgevallen verkeer, die voor ca. 85% te wijten zijn aan deelnemers falen. Middels het bonusplan wordt men continu, zonder extra druk of inspanning, gewezen op discipline en aanscherping alertheid met werkend resultaat. De bonus als klinkende munt (!) het plan herbergt in zich een uitdaging met veel voldoening en beslist geen onverdienstelijke om door inzet jezelf te mogen belonen! Er valt dus op het gebied van verkeersveiligheid nog beslist te winnen. De 'inhaalslag' zal geleidelijk afnemen de bodem is eerst bereikt bij de omschreven 360/280 verkeersdoden op jaarbasis in 2020, dat is ongeveer één dode per etmaal, mogelijk zelfs minder, maar dat is eigenlijk nóg teveel waarom dan . . . meer?

Bij voorgaande stellingname, kan men allerlei berekeningen en aanvullende suggesties op los laten maar alle benaderingen ook rekenkundige, zijn onderhevig aan een zogenaamde fluctuerende werking. Aangegeven indicaties in het bonusplan zijn te goeder trouw en in overeenstemming vanuit gevoerde gesprekken door auteur, bij het ministerie van V & W en EZ te Den Haag ; en derhalve zijn dezen aan te merken als beslist haal- en maakbare aannames. Bij het completeren en bijstellen van het bonusplan is daarom veel te danken aan hun ondersteunende bijdrage op het gebied van verkeersveiligheid. Het is daardoor een uniek plan van formaat geworden, heeft tevens een breed dragend sociaal karakter en past vervolgens ook nauwkeurig in en bij het beleidsscenario van minister Melanie Schultz van I & M. Er zijn vele instanties met evenzoveel suggesties maar die helaas, ondanks hun motivatie, inhoudelijk blijkbaar toch iets missen om de voorgestelde reductie verkeersslachtoffers te doen bewerkstelligen!

Enige praktische wenken:

In het wegverkeer hoe intensief ook (toename mobiliteit), zijn we vaak individueel doende, is er in zekere mate sprake van separate omgang. Juist in die situatie moet je elkaar (nog) beter leren begrijpen dat moet minstens norm worden, steeds waar het gaat om je eigen veiligheid en uiteraard die van je mede weggebruikers. Voor de omschreven risico- en kwetsbare groepen als jongeren, wielrijders en ouderen is het wenselijk te oefenen in voorzien van gevaren. Zoals plotseling opdoemende situaties inschatten en onderkennen; door een fase vooruit te denken wat gaat hij/zij doen. Dus de reactie en/of reflex (!) hoort daar bij en wel op het juiste moment. Deze separate werking van verkeersdeelnemers onderling, ondanks de toename van mobiliteit, is een onderbelicht verschijnsel; het vraagt in de sector 'preventieve werking' verkeersveiligheid om extra aandacht (middels voorlichting/studie/ nascholing).

Elkaar inspireren en motiveren zal de weggebruikers onderling vertrouwen geven, alert zijn en blijven in het verkeer is aan de basis eveneens van doorslaggevend belang. Een zekere 'gezonde' rivaliteit kan nuttige effecten sorteren werkt steeds aanstekelijk, wat de een kan wil de ander óók bereiken. Wanneer mensen de bonus / gratificatie gaan ervaren als waardering voor hun inzet, gaat men automatisch over anderen ook aan te sporen via een voorbeeldig verkeers- en rijgedrag. Samengevat, als de deelnemers het belang van een haalbare doelstelling inzien zijn ze zeker bereid om een (klein) financieel offer te brengen. Immers de beloning wacht (!) en die zekerheid is ook nog eens gegarandeerd; dat heeft men namelijk zelf in de hand. En 'n eenmaal verworven voordeel door inzet/discipline geeft men niet graag meer uit de hand, ook dát is wetenschappelijk bewezen! Het bonusplan met zijn breed werkend sociaal karakter, is in die vorm tevens een leerkundig project. De prikkeling die ontstaat – vooruitzicht op een geldelijke beloning – werkt namelijk op deelnemers zintuigen en zorgt dus voor echte betrokkenheid alsmede een perfecte emotionele balans. Let wel, het verkrijgen van de bonus werkt steeds stimulerend tegenover 't schaamtegevoel, door vernedering, bij het niet behalen van de bonus in 'klinkende munt!'

Doelstelling ministerie I & M:

De minister gaat er voor en ze wil het aantal verkeersdoden en zwaargewonden (nog steeds) rigoureuus reduceren en beschikt over voldoende inspiratie om dat doel daadwerkelijk te bereiken. Rekenkundig is de suppletie uitgegaan raming -28/38 doden, bij 4 à 6% als jaarlijkse reductie/prognose. Als auteur durf ik uit te gaan van geschatte besparing slachtoffers extra minimaal 14-20 als een haalbaar traject en op jaarbasis 220/182 in 2022, dus slechts circa vier verkeersdoden per week niet wordt uitgesloten. Door het overhandigen van bijgaand eindrapport ontstaat tevens de zekerheid dat de minister niets zal ontgaan, zich volledig kan inleven en haar weerbaarheid optimaal kan uitbouwen richting de Tweede Kamer. Als auteur ben ik van mening dat de minister voldoende draagvlak zal vinden voor dit unieke plan, zowel in de Eerste als Tweede kamer. De aangegeven reductie slachtoffers is met een grafische voorstelling nader te verklaren. (De minister mag in alle vrijheid het voortouw nemen, met een plan van eigen bodem).

We weten inmiddels, als er minder verkeersdoden en ziekenhuisgewonden vallen – door verbetering van het verkeers- en rijgedrag – zullen de maximale bedragen van de bonussen alsmede gratificaties eveneens toenemen. Deze indexatie loopt namelijk automatisch mee. De provenuen zijn dus recht evenredig met de verminderde kosten door het afnemen van deze ongelukken. Politie, ambulances, brandweer, hulp- en sleepdiensten, de trauma-Heli en bergingsbedrijven hoeven, voor bedoelde verkeersongelukken met letsel e.d. dan ook minder uit te rukken. Het bonusplan mag andermaal aangemerkt worden als een serieuze zaak met als gunstig gevolg, aldus minder revalidatie en nazorg bij trauma's minder leed en verdriet bij nabestaanden met rouwverwerking etc. etc. Deze opsomming van factoren zijn moeilijk in geld uit te drukken, maar mogen beslist niet onvermeld blijven (stelpost).

Beleidsstudie met visie:

Het bonusplan is een duurzaam plan en komt met een ondersteunende handreiking voor nu en ook de volgende generaties, de houdbaarheidsdatum mag zeker gesteld worden tot minimaal 2075! Bedenk verkeersveiligheid is van ons allemaal, is grensoverschrijdend en speelt dus wereldwijd. Sta je even stil bij zo'n innovatieplan, dan vind je geen vergelijking en dat maakt het plan juist nog robuuster economisch gezien. Vertrouwen is een onderlinge betrokkenheid die men met elkaar deelt en dat leunt weer tegen de maatschappelijke lijfspreuk: 'Samen kunnen we echt meer!' Als auteur houd ik ervan om dingen te verbeteren en verschil te maken dan ben je scheppend bezig, deze vinding is uniek, want andere landen hebben het (nog) niet!

De ongevallen registratie: (to-the-point).

Overeenkomstig toedracht bij diverse verkeersongelukken, tussen samenloop van omstandigheden of roekeloos verkeers- en rijgedrag, wordt een straffkorting op de bonus toegepast van 10% tot maximaal 40%. Opmerking, de gehele bonus komt dus niet te vervallen maar wordt enkel gemenageerd. Deze straffkorting van 10% en 20% staat voor lichte verwondingen/letsel en voor ziekenhuisgangers die er hooguit een nachtje ter observatie verblijven. Genoemde straffkorting vervalt overigens weer na respectievelijk drie en vier jaar en is dus niet van blijvende aard.

De prt. wordt verhoogd met 10% enkel over aangegeven periode. De straffkorting van 30% en 40% staat voor ernstig letsel en/of ziekenhuisgewonden en veroorzaken van dodelijke ongevallen. Deze straffkorting is echter wel van blijvende aard en de prt verhoging bedraagt 15%. Het herleiden van voormelde kortingen vanuit de basisbedragen is erg simpel en het registreren, middels het BSN-nummer, zelfs te eenvoudig voor woorden. Over het grote aantal verkeersdoden in de EU-landen bestaat momenteel veel ongenoegen, naarstig is men op zoek naar 'n adequate oplossing om meer-genoemd euvel daadwerkelijk te bestrijden!

Hoe krijg je het veroorzaken, melden en registreren van lichte letselgevallen in beeld (?) zonder extra opsporing en passend bij het profiel van zowel de plaatselijke infrastructuur alsook de veroorzakers. De vorige minister van Veiligheid en Justitie, kondigde eerder aan om veelplegers, bumperklevers, hufters, niet gordel dragers, roekeloos verkeers- en rijgedrag in het algemeen steviger aan te pakken. Niet overal zijn direct verklaringen voor te geven; dat hoeft nog niet stagnerend te werken voor de ontwikkeling verkeersveiligheid. Fluctuaties verklaren is wel belangrijk om adequate maatregelen te kunnen treffen aan zo nodig en mogelijk de infra- de registratie- en gewenste evaluatiestructuur. Want meer verkeersregels, politiecontroles en aanverwante campagnes (bestraffen) zijn niet voldoende om het verkeer veiliger te maken; voorts werken hogere straffen gewoonlijk averechts en tevens demotiverend. Een nuttig effect is zeker te verkrijgen door het 'invoegen' van het Eu-65+bonusplan, deze vinding van de 21^{ste} eeuw zorgt voor blijvend resultaat!

Het zelfstandig melden van lichtgewonde eenzijdige verkeersongevallen of van enkele personen, zonder tussenkomst politie, is erg belangrijk voor genoemde registratie. En zeker voor de statistiek (cbs) als nuttig signaal om bij herhaling van deze voorvallen, per traject, passende maatregelen te kunnen treffen aan bv. de infrastructuur, het bijstellen van beleid en strategie. Dus steeds streven naar maatregelen die dan zeker kunnen bijdragen aan handhaving van het bestaande veiligheidsniveau.

Raming van aantal lichtgewonden betrokken personen (verkeersongevallen) in Nederland 15.025 op jaarbasis. Bij letselregistratie van gevallen tussen de 10% tot 20% straffkorting op de bonus, steeds uitgaan van reële prognoses en gerechtvaardigde aannames zeker rekenkundig gezien ervaringscijfer/herkenningsysteem. Bij zelf melding van een voorval kan e.e.a ook gezien worden als een vorm van beloning. Wat is de best werkende formule methodisch gezien, immers opsporing kost minstens het vijfvoudige aan tijd en onkosten. Het is en blijft fideel om anderen voor correct verkeers- en rijgedrag niet te benadelen. Doorrijden voor of betrokkenheid bij een letselongeval wordt, gezien voorgaande passage, hierdoor geëlimineerd dan wel gereduceerd tot een aanvaardbare grens. Want lichte gevallen mogen niet verheven worden tot hoofddoel, dat is een probleem introduceren om het vervolgens met alle moeite weer op te lossen. Bedenk hierbij het rechtvaardigheidsprincipe mag natuurlijk niet in het gedrang komen, want dan verliest men zeker de greep op het stimuleren van veilig verkeersgedrag!

Het is moeilijk om een schablonen te ontwikkelen voor alle verkeersongevallen juridisch gezien en motivatie van sanctioneren, gelet op de variabiliteit van deze letselgevallen. Waar het primair gaat omtrent sancties, aantallen en gradering van genoemde letselgevallen, ligt 'belonen' door zelfmelding nog het dichtst bij de meest voorstel- en aanvaardbare oplossing (Alles binnen het kader wettelijke regeling). Maar bij eerste-hulp-opname ziekenhuis zijn er ook andere prikkels die meespelen, namelijk van de verzekering 'eigen risico' van € 350,- / € 450,- gevolgd door registratie van deze voorvallen, in hun systeem, is dan zonder pardon vanzelfsprekend en tevens controleerbaar!

Registratie van zwaardere, zeg maar gecompliceerde ongevallen waar verschillende voertuigen en personen bij betrokken zijn en politie, ambulance, hulp- en sleepdiensten eveneens bij aanwezig zijn ligt de juridische schuldvraag meestal eenvoudiger. Reductie slachtoffers (winst revalidatie, voordeel nazorg) moet juist gehaald worden uit de omschreven ongevallen zwaargewonden en dodelijk afloop. Een totale jaaranalyse registratie is te verkrijgen via een samenvoeging van verschillende organisaties door hun bronnen, met bevindingen, naast elkaar te leggen. Mogelijk is het NI-verzekeringswezen eveneens een nuttige instantie. Niet vergeten, departementale toetsing (V & W) om de gewenste aanwijzingen te staven en om een zo goed als zeker waterdichte registratie-module te ontwerpen.

De oudedagsvoorziening:

Het bonusplan als vinding van de 21^{ste} eeuw is rechtlijnig, doelmatig, waardevast en overzichtelijk het komt met continue ondersteunende handreiking en biedt maakbare perspectieven met veel voldoening. Voor pensioenfondsen wordt het steeds moeilijker om de opgebouwde rechten te verhogen (indexatie) en aan te passen aan de huidige prijsontwikkelingen. Men heeft alle moeite om de inflatie bij te benen. Bij het bonusplan valt elk stukje van de puzzel 'toevallig' op de juiste plaats. Want op het sociale vlak legt het de vinger op de meest gevoelige plek, zeker ten gunste van de ca. drie miljoen 65+ deelnemers (maandelijkse bonus). Het plan draagt stilzwijgend een garantie regeling in zich mee en weet daardoor heel slim te anticiperen op knelpunten, die er bij toepassing van het bonusplan niet eens zouden zijn!

Daar voor de economische haal- en uitvoerbaarheid bonusplan wordt gekozen voor fondsvorming (faillissement wordt uitgesloten), kunnen termen als: 'Lager pensioen onafwendbaar' // 'Ingrep nodig om geloof in pensioenen te behouden' // 'Veertigers zijn de klos bij pensioenhervormingen' volledig weggewuifd worden. Het bonusplan is een innovatieplan van bovengemiddeld gehalte met een breed werkend sociaal karakter. Het kan veel dagelijkse zorgen wegnemen daar mogen bestuurders best een beetje trots op zijn. Heel begrijpelijk, want wil je gaan oogsten moet je toch eerst 'inspanning' zaaien!

Straks trekken we niet enkel van Willem Drees (AOW) maar ook nog van Schultz/Rutte (Bonusplan).

De politiek moet weer vertrouwen krijgen in goede plannen, innovatie bezit de juiste aansporing om de economie de gewenste impuls mee te geven. Het geld moet dus weer gaan rollen en we moeten af van het korte-termijn-denken. Nederland moet aangeven een eigen koers te varen dat is echt nodig en we moeten de vrijheid van denken niet gaan beperken; naar elkaar bindende afspraken durven maken. Investeren in de toekomst zal de doelmatigheid van het plan zeker ten goede komen. Het bonusplan met voldoende draagvlak heeft geen Griekse methodieken nodig en ook de geldpers hoeft niet extra aangezwengeld te worden. Middels 'n eenvoudig plan van aanpak kunnen de huidige bewindvoerders (kabinet / fracties Tweede Kamer), opnieuw geschiedenis schrijven!

Naast woorden ook daden (!) de Overheid moet eens beter luisteren naar en omgaan met de ideeën van de gewone man in de straat en die een eerlijke kans geven; toch zeker aan een innovatieplan van boven gemiddeld gehalte met een breed werkend sociaal karakter. Want langer wachten werkt alleen maar demoraliserend is contraproductief en niemand is daarbij gebaat. Auteurs inzet en bijdrage zijn serieus, het bonusplan dient de gemeenschap in alle gelederen en is een module om de kracht van Nederland nog eens extra te onderstrepen. Het is nu zaak om met een beetje affiniteit en transparantie, van de politieke fracties, om vooral toekomstgericht te handelen wat met een maakbaar plan wel mogelijk is.

Weggebruikers waardering:

Het is zeer aannemelijk dat in het algemeen de 'mobiliteit' zich achter het bonusplan zal scharen wanneer de hinderlijke en geldverslindende obstakels als tolpoortjes, péage-routes en vignetten e.d. voorgoed uit het verkeersbeeld zullen verdwijnen. Inhoudelijk geeft het plan diverse geloofwaardige posities aan en nodige feiten die, glashelder aansluiten op het beleidsscenario van de minister I & M.

Nut roulerende werking:

De belastingopbrengsten zullen ook stijgen wanneer de miljarden uit de pensioenbuidels vrijkomen. Als nu zo'n federatie zich komt oriënteren wat de Haagse etalage zoal te bieden heeft, dan kan een dergelijk innovatieplan van omschreven gehalte eenvoudig in hun portefeuille meegenomen worden. Het gaat hier planmatig om 28/ EU-lidstaten met een circulatievermogen van ongeveer € 64,- miljard (2 x 50% contributie aan EU-Brussel). De risicofactor als beleggingsobject is door zijn roulerend systeem niet noemenswaardig, die factor is zelfs te verwaarlozen. Eventueel voorgenomen snoeiwerk omtrent het staatspensioen AOW en/of Zorg, kan beperkt worden overeenkomstig bijgaande analyse. Voor een juiste balans is het wellicht verstandig om de (rest-) financiering te koppelen aan de kwaliteit van innovatie, waardoor tevens de twee plaatsen achter de komma voldoende gewaarborgd worden.

Een slimme kenner/ziener op ambtelijk niveau, de gevorderde bestuurder, heeft natuurlijk al gemerkt wanneer je de bonus afroemt met luttel 5% dan kan dat bijdragen aan onderhoud van de infrastructuur. Zoals de ziener ook begrijpt het plan draagt een overbruggingsregeling in zich mee voor 65+/67. Deze voorgestelde tegemoetkoming brengt weer balans, van dien aard dat de koopkracht redelijk bestendig blijft. Resumerend kan men stellen, het zal heden Bestuur / Politiek en samenwerkende organisaties toch niet zoveel uitmaken of men nu door de kat of hond gebeten wordt. M.a.w. aanvulling op het huishoudboekje maakt niet uit, uit welke richting de wind waait (het geld komt) men krijgt er veel voldoening voor terug. Waarom dan nog langer uitzichtloos blijven ronddobberen, tegen beter weten in, terwijl de reddingsboei wordt toegeworpen!!

Het creatieve initiatief zal de onderlinge verbondenheid met de EU-lidstaten versterken en functioneel gezien ten goede komen aan de gehele samenleving. Het bonusplan is, zoals bekend, een strategisch plan verkeersveiligheid en dat vraagt op zijn beurt om een structurele aanpak. Door het voortouw nu te nemen staat er geen enkele organisatie op bestuurlijk niveau alleen, de angst om te falen is zeer gering. Want het rigoureuus reduceren van verkeersdoden en zwaargewonden los je niet even op met tolpoortjes of een vignet op de voorruit! De mogelijkheden tot Europese samenwerking is zeker aan Nederland niet vreemd. Voormeld plan heeft vanuit een Europese invalshoek de oplossing voor actuele Nederlandse alsmede internationale problemen. Het kabinet heeft zowel oog voor het burgerinitiatief alsook voor het welzijn van ouderen (!) met het achterwege laten van veel vrijblijvendheid, ten gunste van de eigen positie; raakt men gewoonlijk niet de juiste snaar. Verschil van inzicht hoort thuis bij de politiek en het parlementaire debat.

Want wat krijgen we nu eigenlijk te zien (?) er wordt bij toeval een gave drie-traps-raket in elkaar geknutseld met een nuttige inslag. Met een doeltreffendheid die niemand u kan verbeteren, precies op tijd op uw desk valt en mogelijk een ravage van geluk gaat brengen richting verkeersdeelnemers.

- 1). Minder verkeersdoden en zwaar- of ziekenhuisgewonden overeenkomstig gemotiveerde aannames.
- 2). Géén tolpoortjes / tolvignetten en péage-routes, bonusplan zorgt voor evenredigheid/fondsvorming.
- 3). Brengt het huishoudboekje bij 65+ redelijk in balans, ondersteuning bij koopkracht én pensioenen.

Indien Europa (Brussel 28 EU-lidstaten) wil werken aan een algemene pensioenbasis, ook daarop kan het bonusplan met een ondersteunende handreiking komen. En zal zich dienstbaar presenteren voor een Europese pensioenregeling met meer draagvlak en zekerheid. Wil Brussel serieus overgaan naar één pensioenunie? Iedereen kan na plaatsing van het innovatieplan beginnen en serieus gaan werken aan zijn/haar pensioenspaarplan. Een plan van kaliber afserveren verzwakt het imago en doet ongewild het eigen 'nest' bevuilen; terwijl toch een gunstig sociaal werkend alternatief wordt aangeboden!

Het gaat om mensen, het gaat om Nederland en het gaat ook om de toekomst van heel Europa. Bijgaand plan van degelijk kaliber zal ook de andere EU-lidstaten beslist aanspreken, alwaar doeltreffendheid eveneens kan gaan werken in de vorm van toegevoegde waarde. Per definitie gaat het om samenwerking en de goed bedoelde slogans minister / kabinet serieus om te zetten in daadkracht. Via Nederland kan Brussel ook aanhaken zodat de overige EU-lidstaten eveneens kunnen profiteren van deze unieke 'aanbieding!' Het kabinet heeft hiermee, heel begrijpelijk, zeer belangrijke troeven in handen. We zijn van de 28 EU-lidstaten 'n klein land maar we hebben met het bonusplan invloedrijke papieren in de hand van dien aard, dat Brussel nu niet langer hoeft te dicteren of te interveniëren. We hoeven nu niet langer in de rij voor . . . (!) . . . want we hebben met het bonusplan zelf wat te bieden. Het kabinet kan thans geheel zelfstandig haar 'koopwaar' aanbieden bij de uitvoerende dienst van de Europese Commissie zonder noemenswaardige bemoeizucht; nu niet langer talmen maar gewoon doen (Auteursrechten voorbehouden).

Het tien punten memorandum verkeersveiligheid, in iedere keuken op het prikbord !

1. Beluisteren van de weerfase zo mogelijk vooraf, noodzakelijk maar zeker dienstig en nuttig.
2. Voertuig controle; oliepeil, rem- en koelvloeistof, bandenspanning en ruitensproeiwater.
3. Wel autogordel om, niet bellen en sms-en, niet prutsen navigatiesysteem tijdens deelname.
4. Keuring apk tijdig uitgevoerd, reserve bril, reflecterende hesjes, gevarendriehoek aanwezig.
5. Houd u aan de: 30/50 km. 80/100 km. en 120/130 km snelheid, conform geplaatste borden.
6. Met de fiets niet op de rijbaan (!) gebruik de fietspaden en aangegeven oversteekplaatsen!
7. Rijwiel snor- en bromfiets rijtechnisch in orde, werken de remmen/verlichting/reflectoren?
8. Handen aan het stuur houden en maximaal met z'n tweeën naast elkaar rijden en opletten.
9. Vermijd stoer doen, wegpiraterij en agressie, geef de 'B'eginner a.u.b. de nodige ruimte.
- 10 Persoonlijke conditie optimaal, geest en lichaam in balans alvorens deel te nemen verkeer.

Goede reis en behouden thuiskomst !

- 1, Het tien-punten memorandum 'veilig verkeer' op het prikbord in de keuken van elk gezin.
- 2, Invoeren van het studievak Verkeerskunde op alle scholen (valt thans nog onder wereldoriëntatie).
- 3, Een B. op de achterraut auto van 'B'eginners, voor een periode van minstens één jaar.
- 4, Opfriscursus verkeersveiligheid voor iedereen na het toebrengen van lichamelijk letsel via Internet.
- 5, Publiceren per kwartaal voortgang verkeersveiligheid op Tv/Internet, met grafische voorstelling.

Belangrijke aantekeningen behorende bij het Eu-65+Bonusplan: vanaf medio september 2010/2013

Het plan komt niet van een andere planeet, ook niet uit een vreemd land, maar is een product van eigen Nederlandse bodem!



Kenmerk: 201700344

Den Haag, 10 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,



Drs. E.I. Schippers



RAAD VAN KERKEN
in nederland

201700345

Mw. Drs. E.I. Schippers
Ministerie van VWS
Postbus 20350
2500 EJ Den Haag

Amersfoort, 3 april 2017

VOLKSGEZONDHEID
WELZIJN

4 APR. 2017

SCANP...

Geachte mevrouw Schippers,

Bijgaand sturen wij u ter informatie de brief die de Raad van Kerken in Nederland schreef aan de beoogde coalitiepartners.

Met vriendelijke groet,

drs. Klaas van der Kamp,
algemeen secretaris



RAAD VAN KERKEN
i n n e d e r l a n d

Aan de beoogde coalitiepartners
van het nieuwe kabinet,
VVD, CDA, D66, Groen Links.

Amersfoort, 3 april 2017

Geachte volksvertegenwoordigers,

Op basis van de verkiezingsuitslag dienen zich de contouren aan van een nieuw kabinet. U werkt als beoogde coalitiepartners toe naar een regeerakkoord dat mede de koers van de politiek gaat bepalen in de komende periode.

Als kerken willen we ons met u inspannen voor een samenleving waarin de menselijke toon herkenbaar is. Vanuit die intentie willen we u enkele punten aanreiken waarvan wij menen dat die in het toekomstige beleid niet mogen ontbreken. Deze punten brengen wij graag onder uw aandacht, met het verzoek deze in te brengen in uw gesprekken en op te nemen in de afspraken die u met elkaar maakt.

Het geeft een idee van wat we als kerken prominent op de agenda hebben staan. De thema's hebben te maken met het verlangen naar gerechtigheid en vrede.

1. Armoede bestrijden

Tien procent van de mensen leeft onder het welvaartsniveau dat wenselijk is. Onderzoek vanuit de kerken laat elk jaar weer zien hoe ernstig de situatie is, niet in de laatste plaats voor veel kinderen. De politiek moet meer aandacht geven aan de bestrijding van armoede in Nederland, en solidariteit als uitgangspunt nemen van het beleid.

2. Perspectief bieden aan vluchtelingen en migranten

De positie van vluchtelingen en integratie van migranten in de samenleving is een zorg voor de kerken. Vele kerkelijke vrijwilligers zijn op dat gebied actief. Wij pleiten voor een regeringsbeleid dat mensen die in gevaar verkeren ruimhartig opvangt. En dat mensen die hier als vluchteling of migrant verblijven altijd in de gelegenheid gesteld worden aan hun perspectief te werken, of dat perspectief nu in de Nederlandse samenleving ligt of elders.

3. Respect en zorg in de laatste levensfase

Het beleid rond de zorg voor mensen in een laatste levensfase vraagt grote zorgvuldigheid. We willen voorkomen dat mensen in Nederland een onbehaaglijk gevoel krijgen door politieke uitspraken over de laatste levensfase. We komen op voor het recht om kwetsbaar te zijn. We willen dat de overheid nooit uitstraalt dat mensen die te maken krijgen met ziekte, beperkingen of eenzaamheid niet meer de moeite waard zijn, of dat zij dood als het ware als oplossing aanreikt.

Kon. Wilhelminalaan 5
3818 HN Amersfoort
(033) 463 38 44
rvk@raadvankerken.nl
www.raadvankerken.nl

4. Vrede stimuleren

Vrede is voor de kerken niet alleen een kwestie van defensie. Vrede moet rechtvaardige vrede zijn, een vrede die geworteld is in wederzijdse betrokkenheid van volken op elkaar. De kerken menen dat investeringen in wapens op zichzelf die vrede niet dichterbij brengen. De kerken vragen om een proactief vredesbeleid met aandacht voor mensenrechten en ontwikkeling van rechtvaardige internationale economische structuren. Vredesprojecten en het stimuleren van actief geweldloos burgerschap verdienen overheidssteun die in verhouding staat tot de investeringen in wapens.

Wij zullen van onze kant inspanningen leveren in allerlei maatschappelijke en religieuze dwarsverbindingen. Zo willen wij de democratische samenleving versterken.

We zien het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid om de cohesie te versterken en iedere Nederlander het gevoel te bieden dat hij of zij er toe doet.

We vertrouwen op een geregeld contact en een goede samenwerking met het kabinet in de toekomst, en met u als volksvertegenwoordigers.

Graag vragen wij u bovenstaande punten mee te nemen in uw onderhandelingen.

Namens de Raad van Kerken in Nederland,

Met vriendelijke groet,



drs. Dirk Gudde,
voorzitter.



drs. Klaas van der Kamp,
algemeen secretaris

cc. de informateur, de Tweede Kamerfracties

Raad van Kerken in Nederland
Drs. K. van der Kamp
Kon. Wilhelminalaan 5
3818 HN AMERSFOORT

Kenmerk: 201700346

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Van der Kamp,

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,



Drs. E. Schippers

Quality

RTV B.V.

Vechtensteinlaan 16A
 3555 XS Utrecht
 P.O.B. 11122
 3505 BC Utrecht
 tel: + 31 30 2445580
 mobile: + 31 6 17700474
 ANB -AMRO 44.94.50.813
 BTW: 818512726B01

Aan de Kabinets informateur
 Mw. Drs. E.I. Schippers,
 Tweede Kamer der Staten Generaal
 Postbus 20018
 2500 EA Den Haag

Utrecht, 5 april 2017

Betreft: Problemen bij de (commerciële) radiosector

Geachte Mw. Schippers,

Dit is een brief waarin nu eens niet om geld wordt gevraagd maar om redelijkheid en bemiddeling.

1) Juridificering geschillen Radio -sector

Quality RTV BV is een radio onderneming die zich vooral toelegt op het brengen van kwaliteitsradio programma's voor de 50+ groep. Daarbij ondervinden we helaas de nodige problemen, zelfs tegenwerking, door het ministerie van Economische Zaken. Deze heeft de neiging alle punten van verschil van inzicht en mening te juridificeren. Overleg leidt tot niets, argumentatie ontbreekt of is inhoudelijk gebrekkig. Hiertegen is vaak weinig te doen, de Bestuursrechter mag immers slechts marginaal juridisch toetsen.

Wij zijn niet de enige die dit aangaat, vrijwel de hele radio-sector wordt hierdoor getroffen. Dit heeft inmiddels geleid tot de onlangs aangenomen Kamermotie Oosenbrug – Bosma (bijlage 1), waarin de minister wordt opgeroepen tot overleg met de radio-sector en een verdere juridificering achterwege te laten.

Quality RTV wordt zwaar getroffen door deze verhoudingen. Haar initiatief voor een landelijke zender voor de 50+ groep op de middengolf wordt tegengehouden, haar bestaande middengolf frequenties worden, als enige, ten onrechte niet verlengd, en zij wordt geconfronteerd met facturen met kosten voor niet gebruikte frequenties. Tegen al deze zaken lopen helaas juridische procedures waar Quality RTV zeer graag van af wil.

Quality RTV verzocht U vriendelijk in een regeerakkoord een verplichting tot bemiddeling tussen de radio-sector en het ministerie van EZ te laten opnemen.

2) Omroep-frequentie beleid.

Quality RTV BV heeft grote moeite met het frequentie beleid van de overheid. Dit is in onze ogen te eenzijdig, te ongenueanceerd en te overhaast op digitalisering (DAB+) is gericht. Voor nieuwkomers en nieuwe initiatieven zijn er daardoor thans geen mogelijkheden, anders dan overdracht van frequenties.

Landelijke FM frequenties zijn niet beschikbaar, en ook nog voor een zeer groot deel in de handen van één partij.

Regionale FM frequenties zijn zeer sporadisch beschikbaar, en dan in nauwelijks relevante markten als Ameland. Bij overdracht blijft een grote beperking in de gebruiksmogelijkheden vanwege stringente regionaliseringseisen.

Digitale frequenties (DAB+) zijn thans nauwelijks bruikbaar omdat de luisteraar (nog) niet beschikt over een DAB+ ontvanger. Nog geen 10% van de huishoudens heeft een geschikt apparaat. Dat betekent dat 90% de digitale radio-uitzendingen niet kan ontvangen, dit cijfer is nog dramatischer voor de essentiële auto-radio ontvangst.

Quality RTV zou zich prima kunnen vinden in het gebruik van niet schaarse middengolffrequenties, daar deze voor haar doelgroep, 50+, nog van enige (economische) betekenis zijn. Helaas worden uitsluitend microkavels uitgegeven met, vanwege overdreven beperkingen, nauwelijks bruikbaar lokaal verzorgingsgebied.

Dit zogenoemde laagvermogen beleid blokkeert de uitgifte van landelijke of regionale frequenties. Dit beleid is doorgezet ondanks een toezegging (bijlage 2) aan de Kamer van de minister dat dit wel degelijk gefaciliteerd kon worden. Hierbij zij opgemerkt dat uit Kamervragen blijkt dat de Kamer het niet eens is met het beleid voor middengolf, uitsluitend nieuwe laagvermogen vergunningen.

Daardoor ziet Quality RTV haar initiatief voor een landelijke 50+ zender stranden. Naar ons oordeel is hier op een veel te vroeg moment sprake van een de facto afschakeling van de middengolf voor serieuze omroep voor een relevant gebied. En dat terwijl de middengolf juist uitermate geschikt is voor grotere verzorgingsgebieden.

Quality RTV verzoekt U vriendelijk in het regeerakkoord op te laten nemen dat, naast laagvermogen, ook landelijke en regionale middengolfomroep (commercieel) mogelijk is.

Wij hopen dat u tijdens de informatie kans ziet om bovenstaande mee te nemen in uw overwegingen, zodat de verhoudingen tussen de overheid en de radio sector weer genormaliseerd worden en we onze doelgroep kunnen (blijven) bedienen van radio-programma's. Wij gaan graag met u in gesprek over de uitwerking.

Quality RTV wenst U succes bij de informatie.


Drs. Ruud Poeze
Tel: 06-17700474

Quality RTV BV
Stichting Middengolf
ClassicRadio747 (landelijk 50+ station, initiatief)
Radio Paradijs 1584AM

- Bijlage 1: motie Oosenbrug – Bosma

Bijlage 2: Toezegging minister EZ aan Mw. Gesthuizen (SP) voor landelijke middengolfomroep.



Vergaderjaar 2016–2017

24 095

Frequentiebeleid

Nr. 412

MOTIE VAN DE LEDEN OOSENBURG EN REMCO BOSMA

Voorgesteld 7 februari 2017

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer in 2011 en 2013 heeft ingezet op verbetering van de verhoudingen tussen het Agentschap Telecom en de radiosector;

overwegende dat na een initiële periode van verbetering de verhoudingen nu weer verslechterd en onnodig gejuridiseerd raken, waardoor dossiers zoals regiogerichtheid, helikoptermetingen of netverbeteringen onopgelost blijven;

overwegende dat een oplossing van die dossiers en normalisatie van de relaties dringend gewenst zijn, mede met het oog op de digitalisering en innovatie in het radiolandschap en de daarvoor benodigde etherruimte;

verzoekt de regering om, het overleg tussen de radiosector en het agentschap met ambitie te hervatten en de aankomende zes maanden te gebruiken om te komen tot concrete oplossingen welke voor zowel de sector als het Agentschap Telecom bruikbaar zijn;

verzoekt de regering voorts om, binnen een periode van twaalf maanden na heden een genormaliseerde, gedejuridiseerde en volwassen toezichtrelatie tot stand te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Oosenbrug
Remco Bosma



Uit Verslag AO 18 nov 2015

Mw. Gesthuizen (SP)

De Kamer heeft veel brieven van de minister gekregen. Daarin schrijft hij dat de middengolf, de AM-band, bestemd moet blijven voor de kleine, uiterst lokale zenders, de zogenaamde LPAM-zenders (Low Power Amplitude Modulation zenders). Op zichzelf is dat toe te juichen, maar wij krijgen toch vaak bericht van mensen die een grote landelijke zender willen opzetten op de middengolf. Bij mijn weten bestaat die niet meer sinds Radio 5 is gestopt. Dat is een gemis voor die doelgroep. Wil de minister toch een of meerdere landelijke AM-kavels creëren? Hoe staat hij daartegenover? Als hij dit niet van plan is, hoor ik graag exact waarom dat niet mogelijk is.

Minsiter Kamp

Mevrouw Gesthuizen zei dat zij denkt dat er belangstelling is voor een of meer landelijke AM-kavels. Zij vroeg of dit gefaciliteerd kan worden. Dat kan. Ik denk dat de vraag naar AM-frequenties niet groter is dan het aanbod. Mijn indruk is dat de verdeling kan plaatsvinden op basis van het principe "wie het eerst komt, het eerst maalt": wie het eerst komt, kan gefaciliteerd worden. Als er aanvragen worden ingediend voor één of enkele landelijke AM-kavels omdat bedrijven daar gebruik van willen maken, is mijn intentie om dat te faciliteren en mogelijk te maken.



Quality RTV B.V.
Drs. R. Poeze
Postbus 11122
3505 BC UTRECHT

Kenmerk: 201700348

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Poeze,

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 printed name.

Drs. E. Schippers

