

201700575

Tweede Kamer der Staten Generaal
t.a.v. informateur mevrouw E. Schippers
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

datum	van	doorkiesnummer	onze referentie
20 april 2017	Marco Wieseahn	079 – 3467313	evofenedex/MW/1

betreft
Logistieke kansen voor een nieuw kabinet

Geachte mevrouw Schippers,

Met handel en logistiek verdient Nederland haar brood. Om de verwachte economische groei ook echt om te kunnen zetten in meer welvaart voor alle Nederlanders, moet aan meer economische activiteiten echter wel ruimte worden geboden. Een goede doorstroming en afhandeling van het vrachtverkeer over de weg, het water, het spoor en door de lucht is daarbij cruciaal.

Nu toekomstverkenningen onomstotelijk aangeven dat ons infrastructurele netwerk de groei van onze economie niet kan bij benen, dreigt weer meer filevorming en stagnatie en komt de ontwikkeling van onze welvaart in het gedrang. Dat willen wij samen met een nieuw kabinet voorkomen.

Namens 18 vertegenwoordigers uit de sector handel, transport en logistiek roepen wij de onderhandelaars over een nieuw Kabinet op om tenminste 1 miljard euro per jaar extra te investeren in meer, slimme en robuuste oplossingen om zowel de huidige en toekomstige knelpunten in ons hele infrastructurele netwerk tijdig weg te nemen. En zo met gerichte investeringen kansen te bieden voor Nederlandse ondernemingen.

In de bijgevoegde notitie treft u de voorstellen vanuit het gezamenlijke bedrijfsleven aan. Met deze voorstellen willen wij een nieuw kabinet helpen de juiste keuzes te maken om het verdienvermogen van het bedrijfsleven, en daarmee de welvaart van Nederland, verder te versterken.

Namens Handel en Logistiek Nederland, met vriendelijke groet,

Machiel van der Kuijl
algemeen directeur evofenedex



Ronald Paul
COO port of Rotterdam



C.c: - Secretaris-Generaal Min. v. Financiën, mw. Drs. M.R. Leijten;
- Secretaris-Generaal Min. IenM, mw. Drs. L.M.C. Ongerling;
- Directeur-Generaal Bereikbaarheid Min. IenM, dhr. Drs. M.M. Frequin;
- Secretaris-Generaal Min. BuZa & BuHa en OS, mw. Drs. J.M.G. Brandt.

Ineke Dezentjé Hamming – Bluemink
voorzitter FME



Koen Overtoom
CEO port of Amsterdam



Ad Toet
directeur KNV



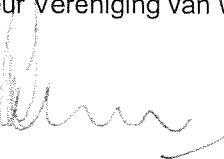
Ben Radstaak
directeur Aircargo Netherlands



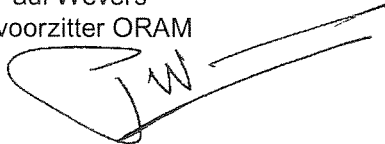
Erik Janse de Jonge
voorzitter NVB



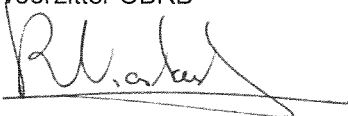
Edwin Lokkerbol
directeur Vereniging van Waterbouwers



Paul Wevers
voorzitter ORAM



Robert Kasteel
voorzitter CBRB



Maxime Verhagen
voorzitter Bouwend Nederland



Hester Duursema
directeur Kon. BLN – Schuttevaer



Tineke Netelenbos
voorzitter KVNR



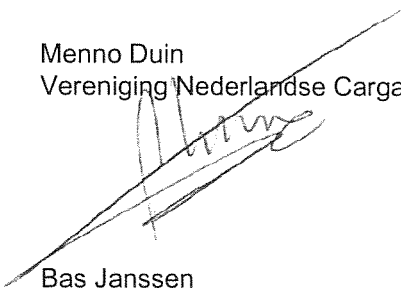
Arthur van Dijk
voorzitter TLN



Erik Schulz
voorzitter COV



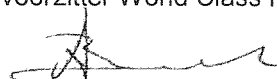
Menno Duin
Vereniging Nederlandse Cargadoors



Bas Janssen
directeur Deltalings

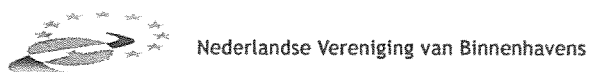


Lex Besseling
voorzitter World Class Maintenance



KANSEN IN LOGISTIEK 2017-2021

e:vo fenedex.



April 2017

1. Inleiding

Handel en logistiek vormen de grondslag van de Nederlandse welvaart. De partijen verenigd in 'Handel en logistiek Nederland' roepen een nieuw kabinet dan ook op om slim samen afdoende ruimte te creëren, specifiek voor het faciliteren van het economisch noodzakelijke verkeer. Alleen op die wijze kan een blijvende welvaarts groei succesvol worden gefaciliteerd. Na een periode van economische neergang en bezuinigingen trekt de economie weer aan. Dat maakt meer investeringsruimte bij de overheid en het bedrijfsleven mogelijk, maar gelijktijdig levert een toenemende mobiliteit ook meer druk op het hele infrastructurele netwerk op. Extra investeren in het hele fysieke en digitale infrastructurele netwerk, inclusief de werking van onze belangrijkste goederenhubs zoals de zeehavens en Schiphol, is daarbij onontkoombaar. Met dit pleidooi presenteren de verenigde partijen een nieuw kabinet voorstellen waar extra investeringen voor het goederenvervoer over de weg, het water, het spoor en door de lucht naar ons inzicht het beste renderen voor Nederland.

2. Groei schreeuwt om extra infrastructuur

Een tijdige realisatie van essentiële verbindingen biedt mogelijkheden om het verdienvermogen van Nederland te verbeteren. Daarbij verwijzen we naar de uitkomsten van de MIRT-corridor studies, die bij voorrang in de MIRT-besluitvorming en –financiering moeten worden opgenomen. Schetsen van een dergelijke op knelpunten en kansen gerichte aanpak voor het goederenvervoer sluiten aan op de recent verschenen publicatie 'NL Next Level schaarse ruimte, slimme oplossingen' en de voorstellen uit de nota 'Vooruit!' van de mobiliteitsalliantie. Als bedrijfsleven zetten wij daarbij in op innovatieve integratie tussen de ketens en een versnelde verduurzaming. Een modaal neutrale aanpak vanuit de Europese Unie is daarbij het uitgangspunt. Hiermee willen wij een bijdrage leveren aan de mogelijkheid om na de formatie met de hele mobiliteitssector te komen tot een mobiliteitsakkoord.

Het CPB stelde in mei 2016 in haar nota 'Kansrijk mobiliteitsbeleid' dat het uitvoeren van nieuwe infrastructurele projecten veelal alleen tot welvaartswinst zal leiden als de congestie substantieel toeneemt. De actuele ontwikkeling van de mobiliteit biedt een krachtige onderbouwing van deze urgentie. Zo heeft het Kennisinstituut voor de Mobiliteit aangegeven dat de reistijdverliezen in 2021 op de weg 38 procent hoger liggen dan in 2015. Bovendien komt uit de NMCA 2017 naar boven dat de lange termijn mobiliteitsopgaven 2030/2040 voor alle modaliteiten aanzienlijk blijven, zowel bij een laag en hoog groeiscenario. De schade door vertragingen zal oplopen van 1,2 miljard euro voor alleen vrachtverkeer (Bron: economische wegwijzer evofenedex / TLN) in 2015 tot in totaal 6 miljard euro voor al het verkeer in 2040 (bron: NMCA 2017) bij een gelijkblijvend investeringsniveau.

Daarbij komt dat de groei van het goederenvervoer in alle scenario's significant is. En ook met oog op de diverse gevoeligheidsanalyses blijven de knelpunten op de infrastructuur in 2030/2040 overeind. Hiermee zijn extra investeringen, bovenop het huidige investeringsniveau, in de infrastructuur en onze goederenhubs per definitie 'no regret maatregelen'. De aanpak van alle knelpunten tot aan 2030 - 2040 vragen daarom naast regionale gebiedsaanpakken ook om een integrale systematische aanpak waar alle modaliteiten en type gebruikers in samenhang met elkaar bekeken worden. En naast het wegwerken van knelpunten, bepleiten wij ook het benutten van kansen voor het vervoerend en verladend bedrijfsleven.

Naast het faciliteren van de voornoemde groei door het gericht wegwerken van knelpunten en het tijdige benutten van kansen, zal het volgende kabinet ook aandacht moeten besteden aan beheer, onderhoud en vervanging. Immers een groot deel van onze infrastructuur is gebouwd in de 50-er tot 70-er jaren. Dat betekent dat veel infrastructurele werken in financiële zin zijn afgeschreven, maar ook de technische einddatum naderen. Zij zijn aan vervanging toe. Stremmingen zoals bijvoorbeeld

hebben plaatsgevonden bij de afsluiting van de Merwedeburg in 2016 zijn economisch zeer schadelijk en moeten dus voorkomen worden. Met Bouwend Nederland vragen wij daarom per jaar 500 miljoen euro extra te reserveren om onze infrastructuur op innovatieve wijze kwalitatief op peil te houden. Innovaties zou zich hierbij ook moeten richten op de wijze waarop onderhoud van infrastructuur wordt gerealiseerd. Gepleit wordt voor het toepassen van de uitgangspunten van smart maintenance.

3. Voorstellen

3.1 Algemeen

Tenminste 1 miljard extra per jaar

De inschatting is dat als we de kwaliteit van onze huidige infrastructuur op peil willen houden er minimaal 500 miljoen euro extra per jaar begroot zal moeten worden. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de noodzakelijke middelen om de extra, door de NMCA 2017 blootgelegde knelpunten aan te pakken en de essentiële projecten uit de MIRT-corridorstudies te realiseren. Daarom pleit 'Logistiek Nederland' er voor minimaal alle projecten uit het huidige MIRT (tot 2030) uit te voeren, 500 miljoen euro per jaar extra uit te trekken voor het onderhoud van het bestaande netwerk en daarbovenop 500 miljoen per jaar extra te reserveren voor versterking van de infrastructuur op de langere termijn (tot 2040). Samen vraagt dat dus om een extra investeringsimpuls in onze infrastructuur van tenminste 1 miljard euro per jaar.

Doelgericht investeringsfonds

Daarnaast bepleit 'Handel en Logistiek Nederland' het behoud van het infrastructuur fonds voor complexe investeringen, zoals belangrijke systeemspelingen die moeten worden gemaakt bij het verduurzamen en het vergroten van de robuustheid van de hele infrastructuurnetwerk, de investering in ITS en ketenintegratie. Maar ook de innovatie van voer- en vaartuigen en het verkeersmanagement zijn structureel aan verandering onderhevig. Die volatiliteit moet in de financieringssysteematie meegewogen worden, zonder dat daarmee daadkrachtige besluitvorming ondermijnt wordt.

Regionale aanpak met nationaal bereik.

Nieuwe investeringen voor zowel de problematiek van de regionale- en binnenstedelijke bereikbaarheid als ook de noodzakelijke knelpunten op nationaal niveau aangewend moeten worden. Daarbij kunnen ook voor innovatie gereserveerde overheidsmiddelen geormerkt worden voor specifiek dit doel.

Digitale innovatie

De komende jaren zullen ICT-ontwikkelingen, inclusief 'the internet of things', leiden tot nieuw mogelijkheden, kansen en oplossingen voor nieuwe problemen. De technologische ontwikkelingen en voortschrijdende automatisering dragen bij aan slimmere en veiligere benutting van de infrastructuur, nieuwe vervoerssystemen en transparante ketens. Informatietechnologie speelt ook een sleutelrol in de ontwikkeling van intelligente transporten via spoor, weg en waterwegen. Een voorbeeld is platooning en autonoom transport in het algemeen. Dit vraagt om een nauwe samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid.

3.2 Kansen vervoer over water pakken

Stimuleer vervoer over binnenwater

Om de concurrentiekracht van het in Nederland gevestigde bedrijfsleven te versterken, is een

netwerk van hoogwaardige internationale wegen, spoorwegen en vaarwegen alsook zee- en binnenhavens nodig. Door schaalvergroting, 24 uren economie, nieuwe logistieke concepten, containerisatie en “just in time deliveries” is transport constant aan verandering onderhevig en zal de vraag naar flexibel en betrouwbaar vervoer alleen maar toenemen. Goederenvervoer over water is daarbij een belangrijke schakel om slimme multimodale vervoersconcepten mogelijk te maken. Ook is het goederenvervoer over binnenwater een voorwaarde voor de sterke positie en groei van de mainports. Binnen de logistieke keten vormen de binnenhavens een onmisbare schakel. Als belangrijke economische knooppunten vormen zij een wezenlijk onderdeel van de achterlandverbindingen.

Help netwerk van overslagpunten uitbreiden

Om de verwachte groei in het goederenvervoer te kunnen accommoderen is het goed het potentieel van het vervoer over water beter te benutten. Dat vergroot de kans de bereikbaarheid van Nederland te verbeteren en zorgt voor CO2 reductie in logistieke ketens. Het netwerk van aansluitingen van de verschillende modaliteiten binnen regionale en stedelijke (natte) overslagpunten moeten daarom worden uitgebreid. Tussen inland terminals kunnen het aantal shuttlediensten over water uitgebreid worden. Het Rijk kan hierin bijdragen door synchroonaal en multimodaal transport te stimuleren.

Investeer meer in onderhoud

Het Nederlandse vaarwegennet staat internationaal model als een adequaat en vitaal infrastructureel netwerk en dat willen we graag zo houden. Veel infrastructurele kunstwerken zijn in de 19e en 20e eeuw aangelegd en naderen het einde van de levensduur. Onderhoud aan vaarwegen en renovatie van kunstwerken wordt in de toekomst steeds belangrijker. Het is van vitaal belang het Nederlandse vaarwegennetwerk goed op peil te houden, aan te passen en waar nodig op te waarderen om groei te faciliteren. Enkele procenten verschuiving van het water naar de weg door achterstallig onderhoud kan leiden tot onnodige congestie op de weg. Op de vaarwegen is nog reservecapaciteit beschikbaar. Een gemiddeld schip vervoert circa 2700 ton en dat zijn al 120 vrachtwagens. Er moet daarom meer financiële ruimte gemaakt voor onderhoud aan vaarwegen en kunstwerken. Ook dienen er structureel middelen te worden vrijgemaakt om op alle interregionale vaarwegen kunstwerken te voorzien van 24-uursbediening.

Vergroot capaciteit natte infrastructuur

Met het oog op de noodzakelijke toekomstige capaciteit op onze vaarwegen, is een investeringsslag noodzakelijk. De havens van Antwerpen en Rotterdam willen meer samenwerken om hun positie in toekomstige groei mogelijkheden op Midden-Europese markten te versterken. Hier hebben de handels- en productiebedrijven die in Nederland zijn gevestigd veel baat van. De logistieke groei van de zeehavens manifesteert zich voor het overgrote deel in de containeroverslag waarin onder andere veel stukgoed vervoerd wordt. De afvoer per binnenvaart vanuit Antwerpen wordt belemmerd door te lage bruggen op de Schelde Rijnverbinding. Op zo'n belangrijk traject moet vier lagen (high-cube) containervervoer mogelijk worden. Om de groei in deze regio op te vangen is daarnaast op korte termijn capaciteitsuitbreiding nodig bij de sluizen in de Zuid Westelijke Delta (Volkerak, Kreekrak en Krammer). Zeker wanneer de Seine Nord verbinding vanaf 2023 ook de regio Parijs voor Nederlandse en Vlaamse zeehavens binnen bereik brengt.

Ondersteun verschoning in de binnenvaart

De binnenvaart heeft een gunstige footprint per vervoerd gewicht. Maar de Nederlandse binnenvaart kan met behulp van nieuwe innovaties nog schoner worden. Een verdere CO2-reductie is haalbaar met nieuwe aandrijfliijnen waarmee ook de uitstoot van NOx en fijnstof omlaag kan. Het Rijk dient hier de binnenvaartsector bij te ondersteunen zodat zij de benodigde investeringen kunnen

financiering.

3.3 Behoud en investeer in maritiem cluster als steunpilaar van onze economie

Kabinetssteun onontbeerlijk

De Nederlandse maritieme sector vormt een belangrijke spil in het logistieke netwerk van Nederland. Met 265.000 werknemers, 12.000 bedrijven, 23,7 miljard euro toegevoegde waarde en de grootste zeehavens van Europa vormt de maritieme sector een belangrijke onderdeel van en steunpilaar voor de Nederlandse economie. Om te zorgen dat de concurrentiepositie van deze sector geborgd blijft en het in Nederland gevestigde bedrijfsleven gebruik kan blijven maken van hoogwaardige maritieme diensten, is het van belang dat de achterlandverbindingen verbeteren, de verduurzaming van de zeescheepvaart wordt gestimuleerd en dat de logistieke ketens door digitalisering en innovaties efficiënter worden ingericht. Daarbij is ondersteuning van een nieuw kabinet onontbeerlijk.

Investeren in robuuste ontsluiting achterland

Goede achterlandverbindingen over land en zee zijn cruciaal voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en in Nederland gevestigde handels- en productiebedrijven. De zeehavens hebben een belangrijke hub functie voor het Europese achterland. Het is dan ook van belang dat met voorrang in de MIRT goederencorridorstudies naar het oosten, zuidoosten en richting Antwerpen worden afgerond. Dit om de internationale afzet van goederen, juist ook van het Nederlandse bedrijfsleven, optimaal te kunnen faciliteren. Daarnaast is het van belang dat voldoende kades en terminals beschikbaar zijn in zee- en binnenhavens om die hub functie te kunnen blijven uitvoeren. Dit geldt ook voor kades die ten behoeve van de bouw van windmolenparken op zee gebruikt gaan worden. De noodzakelijke middelen voor de aanleg van kades wordt in andere landen door de overheid gefinancierd. Het goed als een volgend kabinet zich hiervan bewust is en zorgdraagt voor een gelijk speelveld. Tot slot kan de aan- en afvoer van goederen niet zonder dat de Waal afdoende diepgang houdt. Dat moet een aandachtspunt blijven voor een volgend kabinet.

Stimuleer verduurzaming

Verduurzaming van de zeescheepvaart is een cruciale opgave voor de Nederlandse maritieme sector. Juist Nederland, met zijn sterke multimodale transportopties en de mogelijkheid schaalvergroting goed in te zetten, kan profiteren van een lagere CO2 footprint per tonkilometer.¹ Het beleid moet gericht zijn op het wegnemen van handelsbarrières, het op een soepele wijze en in lijn met het logistieke proces organiseren van inspectie- en douanewerkzaamheden, het standaardiseren van IT-toepassingen en op het stimuleren van het gebruik van schonere brandstoffen. Efficiëntere logistieke processen maken dat de milieubelasting zal afnemen. Het uitrollen van een LNG-netwerk draagt bij aan het verduurzamen van de scheepvaart. Het instellen van een vergroeningsfonds voor de zeescheepvaart is hierbij noodzakelijk om investeringen in verduurzaming van de vloot mogelijk te houden. Zo blijft de zeescheepvaart aantrekkelijk als vervoersmodaliteit vanuit zowel kosten- als milieuoverwegingen.

Faciliteer transport buisleidingen

De energietransitie van fossiele naar duurzame brandstoffen vraagt om een betere benutting van de huidige capaciteit van 'de vierde modaliteit' buisleidingen. Voor de uitbreiding van de bestaande buisleidinginfrastructuur is voldoende ruimte noodzakelijk. Knelpunten in de haven en in de leidingstroken naar het achterland (België en Duitsland) mogen de ontwikkeling van nieuwe leidingtransporten niet in de weg staan. Buiten de haven vereist dit regie vanuit het Rijk op het

¹ Panteia: Sustainable logistics. The role of ports (2016).

toedelen van ruimte in en rondom de leidingstroken. Door de transitie worden immers nieuwe transporten toegevoegd, terwijl de bestaande voorlopig nog nodig blijven.

3.4 Slimmer en beter vervoer over de weg

Groot belang

Het vervoer van ±650 miljoen ton goederen per jaar in Nederland staat voor meer dan 40 miljoen gevulde vrachtauto's. 92% van de in Nederland geladen vrachtwagens vervoert goederen in een straal van 300 km rond het laadpunt. Allemaal voertuigen gevuld met bijvoorbeeld voedingswaren, melk, hightech elektronica, halffabricaten en chemische stoffen. Noodzakelijk om te kunnen voorzien in de productbehoefte van miljoenen Nederlanders en Europeanen. Het werk van de meeste handels- en productiebedrijven is ondenkbaar zonder goede wegvervoersvoorzieningen en een gezonde wegtransportsector. Goed wegtransport is zo duurzaam mogelijk, innovatief, betaalbaar en veilig. Maar zonder de juiste infrastructurele voorzieningen komt ook de meest geavanceerde vrachtauto niet tot zijn recht. Daarom is het noodzakelijk dat een nieuw kabinet werk blijft maken van de aanpak van fileknelpunten met innovatieve oplossingen maar ook door te investeren in extra wegcapaciteit.

Meer capaciteit

Na uitvoering van het huidige MIRT blijven op belangrijke logistieke corridors flessenhalzen bestaan op het hoofdwegennet, zoals op de A1, de A4, de A15, de A20 en de A58. Neem deze weg door uitbreiding van capaciteit. Daag daarnaast de bouw- en verkeersmanagementsector gezamenlijk uit op om met innovaties te komen die de doorstroming verbeteren, met oog op de voertuigen van de toekomst. Daarnaast zijn de aansluitingen van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet niet overal op orde, hierdoor stroopt het verkeer onnodig op. Breidt de quick wins aanpak uit met het verlengen van op- en afritten en het slimmer inrichten van kruispunten. Schenk ook meer aandacht aan verkeersmanagement en incidentmanagement. Nederland is een gidsland op het gebied van verkeersmanagement en incidentmanagement. Bouw hier op voort door kennis uit te breiden en te blijven leren en ontwikkelen.

Onderhoud en bouw slim

Zet bij renovatie- en bouw in op zo min mogelijk onderhoud. De onderhoudscomponent dient in de ontwerpfase expliciet aandacht te krijgen. Deze investering verdienen zich zelf terug en bovendien is de bestaande infra robuust op de lange termijn en leidt deze tot minimale economische schade. Daarnaast is het wenselijk om infrastructuur beter te monitoren om zo de actuele onderhoudsstaat en verwachte levensduur in kaart te brengen. Dit leidt tot een betere prioritering van de aanpak van kwetsbare infrastructuur en bovendien tot efficiënte inzet van beschikbare middelen. Combineer onderhoud en aanleg met de transitie naar energie neutrale snelwegen en kunstwerken, maak deze expertise en ervaring tot een exportproduct van Nederland.

Investeer in ketens

Een nieuw kabinet ontkomt er niet aan de ontwikkeling van intelligente transportsystemen (ITS) te stimuleren met standaarden en platforms, gericht op het delen van data en informatie voor het maken van slimme combinaties in het vervoer van personen en goederen. Hiermee is de beschikbare capaciteit op het wegennet beter te benutten. Help verschillende voertuigen 'connected' te maken, als impuls aan de mogelijkheden om multimodaal en synchromodaal te vervoeren en de partijen benadrukken dat een nieuw kabinet in pilot vorm stappen zet richting een voor het bedrijfsleven lasten neutrale vorm van rekeningrijden. Daarbij is invoering van rekeningrijden voor sec het vrachtverkeer geen optie. Dat draagt immers niet bij het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten maar schaadt wel de concurrentiepositie van Nederland.

3.5 Werk aan interoperabel en hoogwaardig spoorgoederenvervoer

Maak spoor interoperabel

Het spoorgoederenvervoer in Nederland betreft voor het overgrote deel grensoverschrijdend vervoer, dat wordt uitgevoerd door buitenlandse bedrijven. Voor deze bedrijven moet het aantrekkelijk zijn om in Nederland hun diensten aan te bieden. Om het spoorgoederenvervoer van en naar een geografisch klein land als Nederland te stimuleren en concurrerend te maken is het voorwaardelijk dat regelgeving en technische specificaties (zo veel mogelijk) gelijk zijn aan die van de buurlanden. Dit zorgt voor besparingen op operationele kosten van de spoorgoederenvervoerders en maakt het gebruik van het spoorproduct daardoor aantrekkelijker voor handels- en productiebedrijven. Het betreft met name regels en specificaties t.a.v. toelating van rollend materieel en personeel. Nieuwe en in andere Europese landen toegelaten materieel, moet dan ook in Nederland toegelaten worden. Bovendien geldt in het bijzonder dat in de komende jaren van eenzelfde versie van het Europese beveiligingssysteem ERTMS gelijktijdig met omliggende landen ingevoerd moet worden. `Nationale koppen` op de Europese regelgeving zoals bijvoorbeeld SWUNG moeten om dezelfde reden zoveel mogelijk worden vermeden. Dit alles betekent dat de rol van de ERA goed moet worden ingekleed.

Werk samen in Europa

Europese samenwerking in het kader van de Rail Freight Corridors moet ervoor zorgen dat de capaciteit van de Europese infrastructuur efficiënt wordt benut door goederen en reizigerstreinen. Deze samenwerking moet er ook voor zorgen, dat ongemakken, die ooit zijn ontstaan uit verschillen in nationale regelgeving, worden ondervangen. Zo wordt het in de komende jaren mogelijk om met treinen van de Europese standaardlengte (740 m) en langer van Nederland tot in Noord Italië gaan rijden. Hiervoor moeten in Nederland nog de laatste aanpassingen gedaan worden. Actieve deelname van de Nederlandse infrastructuurbeheerder en veiligheidsautoriteit aan deze samenwerking moet er in resulteren dat het Nederlandse spoornet in toegankelijkheid verbetert.

Maak eerlijk concurreren op het spoor mogelijk

Spoorgoederenvervoer moet in prijs en kwaliteit aantrekkelijk zijn. Verschillen in nationaal beleid ten aanzien van het beprijzen van gebruik van infrastructuur verstoren de concurrentieverhoudingen. Bovendien kan, conform de Europese Richtlijnen, het tarief voor het gebruik van spoorinfrastructuur niet hoger liggen dan wat de markt kan dragen. In het kader van het bevorderen van het internationale vervoer per spoor dient dit tarief concurrerend te zijn met het buitenland. In Duitsland zijn discussies gaande om de tarieven voor het gebruik van het spoor stevig te verlagen. Duitsland is voor Nederland de belangrijkste handelspartner. Nederland dient daarom op deze ontwikkelingen actief en effectief te reageren wil het haar logistieke positie verder kunnen uitbreiden.

Investeer doelgericht in spoornetwerk

Door sterke groei van zowel het reizigersvervoer als het goederenvervoer op het Nederlandse spoor, ontstaan knelpunten. Om bovendien aan het klimaatakkoord van Parijs te kunnen voldoen, zal het spoorgoederenvervoer, welke een duurzame manier van transport is, in volume blijven groeien. In het mobiliteitsmanifest "Vooruit!" staat reeds genoemd dat diverse aanpassingen aan de spoorinfrastructuur nodig zijn om over het hele net voldoende capaciteit beschikbaar te hebben en om een robuuste dienstregeling te kunnen uitvoeren. Bijvoorbeeld aanvullende rijksfinanciering van de Calandspoorboog en een nieuwe spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Aanvullend is het van belang dat de bereikbaarheid per spoor van industriële clusters in Brabant en Limburg wordt verbeterd (o.a. complex Venlo, route Herzogenrath en Maaslijn en de spoorverbinding VDL).

Omstreeks 2030 moeten de knelpunten richting Oldenzaal/Bentheim worden opgelost met de Noordtak Betuweroute. Voorbereiding in de besluitvorming moet daarom nu al aanvangen.

Help bij beter aansluiten spoor op industriële clusters

Om een grote sprong in het versterken van de spoorketen te maken en om de industriële clusters en havens efficiënter te kunnen bedienen is het noodzakelijk dat spoor soepeler gaat aansluiten op andere modaliteiten zoals bijvoorbeeld in Tilburg en Venlo. Daarnaast vragen spooraansluitingen bij bedrijven een kwaliteitsslag. Mogelijk kan het 'Besluit Bijzondere Spoorwegen' hierbij een toegevoegde waarde hebben. Op termijn moet het mogelijk zijn dat met de elektrische locomotieven tot aan de meeste eindbestemmingen gereden kan worden.

Investeer in innovatie op het spoor

Innovatie is nodig om de flexibiliteit en aantrekkelijkheid van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. De Europese spoorsector spant zich in om de veelal op nationale tradities gebaseerde ICT systemen te integreren. Zodoende kan de uitwisseling van informatie in de spoorgoederenketen worden verbeterd en kan sneller op de marktontwikkelingen worden ingespeeld. Ten slotte moet Nederland actief deelnemen aan de reeds gestarte Europese ontwikkelingen op het gebied van machinist-loos rijden van treinen.

Herzie regels spoorvervoer chemische producten

Het vervoer van chemische producten per spoor verdient aparte aandacht. De in Nederland gevestigde chemiesector is voor veel van haar productie en afzet afhankelijk van kwalitatief hoogwaardig en goed spoorgoederenvervoer. Omdat spoor bij uitstek een veilige vervoerswijze is, speelt het bij spoorvervoer van chemische producten tussen diverse productielocaties in en nabij Nederland een belangrijke rol. Om dit vervoer veilig af te wikkelen stelt de Wet Basisnet in Nederland grenzen aan bebouwing langs het spoor en transportvolumes. Deze begrenzing is gebaseerd op berekeningen die gedateerd zijn en waarbij slechts in beperkte mate rekening is gehouden met beleid in buurlanden. In de aanstaande regeringsperiode zullen beleid en afspraken met buurlanden moeten worden herzien.

3.5 Creëer ruimte voor luchtvracht op Schiphol

Erken kracht luchtvracht hub Schiphol voor economie

Voldoende ruimte, ook voor luchtvracht, is van groot belang voor logistiek Nederland en het vestigingsklimaat voor internationale handels- en productiebedrijven. 40% van de totale waarde van de wereldhandel wordt via luchtvracht vervoerd, terwijl het maar 1% van het totale volume in tonnen vracht vertegenwoordigd. Op Schiphol zijn slechts 3,5% van de vliegbewegingen vrachtluchten, deze vluchten vertegenwoordigen 60% van de totaal vervoerde luchtvracht op Schiphol. De overige vracht wordt vervoerd in combinatie met passagierstoestellen. Vracht levert in termen van werkgelegenheid en bijdrage aan de Nederlandse economie significant meer op dan passagiers. Gemiddeld genomen levert een vrachtlucht 4 keer méér op voor de Nederlandse economie dan een passagiersvlucht. Het is dan ook van belang om te blijven investeren in een efficiënte en innovatieve luchtvracht hub. Daarbij ligt een belangrijk aandachtspunt voor een nieuw kabinet bij het innoveren en efficiënter inrichten van inspecties (Douane, NVWA, Koninklijke Marechaussee, ILT) om de vrachtafhandeling te versnellen en de concurrentiepositie van Schiphol te versterken.

Behoud ruimte voor (sub)hub carriers op Schiphol

Een goede borging van het luchtvrachtpotentieel van Schiphol is dus van essentieel belang voor het vestigingsklimaat, werkgelegenheid en innovatiekracht van de Nederlandse economie. Daarom dient, met name op Schiphol, voldoende ruimte geboden worden aan zogenaamde 'home carriers', die

Schiphol als primaire basis gebruiken. Op de eerste plaats is dat thuiscarrier KLM Cargo, maar ook buitenlandse maatschappijen die op Schiphol een (sub)hub-operatie hebben gevestigd of zouden willen vestigen moeten worden gefaciliteerd. Daarbij dient in het slotbeleid op Schiphol meer souplesse te komen om de dynamische ontwikkelingen in de wereldwijde luchtvrachtmarkt beter te faciliteren. Het bestaande slotsysteem is te veel gebaseerd op de passagiersoperatie en daardoor te strak voor de vrachtmarkt. Een meedenkende Rijksoverheid kan deze optimalisaties sneller helpen realiseren.

Biedt snel duidelijkheid over de randvoorwaarden voor groei op Schiphol

Door de stevige groei van Schiphol van de afgelopen jaren en het feit dat Schiphol tot 500.000 vliegbewegingen mag groeien in 2020, komt de positie van vrachtluchten onder druk te staan. Met de huidige groei prognoses van Schiphol loopt de luchthaven in 2018 al vol en wordt het zeer lastig om nieuwe vluchten en verbindingen toe te voegen. De voorspelde stevige groei in luchtvracht kan hierdoor niet meer worden geacommodeerd op Schiphol, waardoor deze vracht weglekt naar andere luchthavens. Dit schaadt de concurrentiepositie van Schiphol. Op korte termijn dient een betere afweging te worden gemaakt bij het vullen van de capaciteit schaarste met nieuwe vluchten, waarbij de feitelijke bijdrage in werkgelegenheid en aan de Nederlandse economie van de desbetreffende vlucht een belangrijke rol moet spelen. Daarnaast dient de Rijksoverheid zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden over de randvoorwaarden om de grens van 500.000 vliegbewegingen op Schiphol eerder te passeren.

4. Conclusie

De welvaart van Nederland is voor een belangrijk deel afhankelijk van het succes van onze handels- en productiebedrijven. Handels- en productiebedrijven kunnen echter niet succesvol zijn zonder een eerste klas logistieke sector, 'state of the art' overslagfaciliteiten en een meedenkende overheid. De ondertekende partijen van deze brief roepen een nieuw kabinet dan ook nadrukkelijk op, in nauwe samenwerking met het veld, zorg te dragen dat de bestaande hoge kwaliteit van ons logistiek systeem behouden blijft en uitgebouwd wordt zoals hiervoor beschreven. Dat is goed voor onze welvaart, leefbaarheid en dus het welzijn van iedereen.

Handel en Logistiek Nederland
p/a Evofenedex
Signaalrood 60
De heer M. van der Kuijl
2718 SG ZOETERMEER

Kenmerk: 201700576

Den Haag, 21 april 2017


Geachte heer Van der Kuijl,

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

201700577



Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs

Informateur Edith Schippers
p.a. Tweede Kamer
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Betreft: pleidooi FEHAC en KNAC m.b.t. oldtimers

Bunnik, 20 april 2017

Geachte mevrouw de Informateur,

In 2016 is de Erfgoedwet ingevoerd, waarmee ook aan het mobiel erfgoed, de historische treinen, vliegtuigen, schepen, auto's en motoren de status van erfgoed is toegekend.

Daarmee is door de overheid een belangrijke stap gezet op weg naar een beschermde status voor het mobiel erfgoed.

Toch zijn er de afgelopen jaren maatregelen doorgevoerd die een rechtstreekse en ernstige bedreiging vormen voor het erfgoed van de weg.

Wij verzoeken u dan ook dringend er op toe te zien dat in het te sluiten regeerakkoord ruimte is voor het repareren van de schadelijke gevolgen van die maatregelen, dan wel dat er ruimte komt voor het ontwikkelen van een samenhangend beleid ten aanzien van het mobiel erfgoed.

Wij denken daarbij aan:

1. het algemeen verbindend verklaren van de definitie als opgenomen in artikel 3 lid 7 van richtlijn EU 2014/45 voor het erfgoed van de weg;
2. het kenbaar maken van de voertuigen die behoren tot het mobiel erfgoed door hen toe te staan speciale kentekenplaten te voeren;
3. het toelaten van het mobiel erfgoed tot de milieuzones;
4. het vaststellen van een eenduidige MRB voor het mobiel erfgoed.

Met vriendelijke groet,
FEHAC en KNAC.

Mobiliteitshuis

Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik

T (085) 303 46 51

secretariaat@fehac.nl
www.fehac.nl

KvK 40506048
NL 72 ABNA 0550 232 443
NL 92 INGB 000 3712 300

Ad 1.

De definitie van een historisch voertuig (voertuig van historisch belang) is opgenomen in de richtlijn EU 2014/45 onder artikel 3 (definities) lid 7, deze luidt:

7. 'voertuig van historisch belang': elk voertuig dat door de lidstaat van inschrijving of een aangewezen vergunningsinstantie daarvan als historisch wordt beschouwd en aan de volgende voorwaarden voldoet:

- het is ten minste dertig jaar geleden vervaardigd of voor het eerst ingeschreven;
- het specifieke voertuigtype, zoals omschreven in het relevante Unie- of nationale recht, wordt niet langer geproduceerd;
- het is historisch bewaard gebleven en in de oorspronkelijke staat behouden en de technische kenmerken van de hoofdonderdelen hebben geen veranderingen ondergaan.

Hierbij kan ook de nagenoeg woordelijk gelijklopende FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) definitie van waarde zijn:

FIVA's definition of a historic vehicle:

- a mechanically propelled road vehicle
- which is at least 30 years old
- which is preserved and maintained in historically correct condition
- which is not used as means of daily transport
- and which is therefore part of our technical and cultural heritage

Ad 2.

Te denken valt hierbij aan de bevoegdheid tot het voeren van blauwe kentekenplaten met witte letters, deel uitmakend van het GAIK-systeem.

Ad 3.

Milieuzones behoren niet tot de natuurlijke habitat van het mobiel erfgoed. Zij vertoeven hier slechts indien dat noodzakelijk is voor een evenement of wanneer zij normaliter in de milieuzone gestald zijn, om naar een evenement te gaan of terug te keren naar hun stallingsplaats.

Uit meerdere onderzoeken blijkt dat de effectiviteit van milieuzones gering is, zodat we pleiten om de milieuzone af te schaffen.

Ad 4.

De huidige MRB hanteert een soort uitsterfbeleid voor voertuigen tussen de 30 en 40 jaar oud. Wij pleiten ervoor om voertuigen tot 30 jaar oud de volledige MRB te laten betalen, en



Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs
Kosterijland 15
3981 AJ BUNNIK

Kenmerk: 201700578

Den Haag, 21 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. E.I. Schippers



Europeesk Buro foar Lytse Talen EBLT
 p.a. Fryske Akademy
 Postbus 54
 8900 AB Ljouwert/Leeuwarden
 E-post: EBLT@fryske-akademy.nl

Ljouwert/Leeuwarden, 19 april 2017

Achte frou Schippers,

Mei grutte niget folgje we jo wurksumheden by it foarmjen fan in stabyl regear. Wy winskje jo dêrby in soad sukses. Foarútgong is ek krekt datjinge dat it Europeesk Buro foar Lytse Talen EBLT neistribbet, as it giet om de posysje fan minderheidstalen yn Nederlân. It EBLT is it platfoarm fan organisaasjes dat opkomme foar de minderheidstalen Frysk, Nedersaksysk en Papiamentu.

Nederlân hat foar de talen Frysk en Nedersaksysk it Europeesk Hânfêst foar regionale en minderheidstalen fan de Rie fan Europa ratifisearre. Doel fan dit Hânfêst is om minderheidstalen te beskermjen én te befoarderjen. Nederlân docht dêr, neffens it lêste rapport fan de Rie fan Europa fan 14 desimber 2016, te min oan. It ûnderwiis yn it Frysk sjit sels sa tekoart, sawol kwantitatyf as kwalitatyf, dat in protte jonge Friezen de eigen taal net goed genôch skriuwen leare. Dat seit fierders neat oer de taalfoarkar fan de jonge Friezen: neffens ûndersyk fan de Fryske Akademy wurdt troch de jongerein en âlderein mannichfâldich yn it Frysk appt en sms't, mar dan wol yn fantasystavering. Dat jout oan dat it oanbod oan goed Frysk of meartalich ûnderwiis net oan it ferlet foldwaan kin.

In oar oandachtspunt belanget de relative (ûn)sichtberens fan de twadde rykstaal oan, ek by de Ryksoerheid, oan. Ientalige Nederlânske opskriften en ientalich taalgebrûk is, ek yn Fryslân, spitigernôch noch fierste faak de noarm. Dêrmei wurde it Frysk en de Frysktaligen dochs echt tekoart dien. Of't it no in treinstasjon oanbelanget, de rjochtbank, de plysje of it belestingkantoar, de Fryske taal ûntbrekt hast oeral. Nederlân en Fryslân rinne dêrmei efter yn ferliking mei oare meartalige regio's yn Europa yn lannen as Finlân, Spanje, it Feriene Keninkryk of Switserlân.

Foar it Nedersaksysk hat de Ryksoerheid, nettsjinsteande de ratifikaasje fan it Hânfêst yn 1998, noch gjin belied ûntwikkele. It fertsjinnet oanbefelling dat soks yn oerlis mei provinsjes, gemeentes en sprekkers fan it Nedersaksysk no echt op koarte termyn heve sil. Soks hoecht dochs gjin tweintich jier te duorjen! Foar it Nedersaksysk is it foaral fan belang dat de taal in plak kriget op it lesroaster fan it basisûnderwiis.

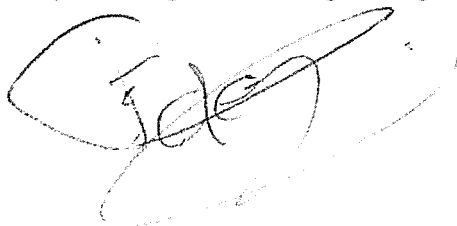
In nije regear en in nije regearperioade liket ús in goed momint ta om in nije start te meitsjen mei it adekwaat en efektyf stypjen fan minderheidstalen. Wy binne yn alle gefallen ree om dêrfoar yn petear te gean mei sawol de nije koördinearjend bewâldfierder, yn 'e regel de minister fan Ynlânske Saken en Keninkrykrelaasjes, as ek mei it parlemint. Wy roppe jo dêrom op om yn de regearingsferklearring opnimme te litten dat de regearing wurk meitsje sil fan de beskerming fan alle erkende talen fan Nederlân, en dat der dêrom in strukturele dialooch komme moat tusken Ryk, organisaasjes fan sprekkers fan minderheidstalen en de Twadde Keamer, om it beskermjen fan de minderheidstalen Frysk en Nedersaksysk better boargje te kinnen, neffens de letter en geast fan it Hânfêst.

Hiel yngewikkeld hoecht it organisearjen fan sok petear trouwens net te wêzen. Yn de Bûnsrepublyk bewekket en befoarderet in senior politikus yn de rol fan 'Minderheitenbeauftragte' it neilibjen fan it neamde Hânfêst en it belied op it mêd fan de minderheidstalen. Hy wurdt yn dat wurk stipe troch in sekretariaat en in kommisje fan de Bûnsdei, dy't harren op syn minst ien kear jiers oer de matearje en de foarútgong – of it temin oan foarútgong- bûcht. It is in model dat yn de goed tsien jier dat it funksjonearret syn wearde mear as bewiisd hat.

Yn 2018 bestiet it Europeesk Hânfêst foar regionale en minderheidstalen fan de Rie fan Europa 20 jier. It liket in moai momint om, nei fiif evaluaasjes troch de Rie fan Europa, it wurkjen fan it Hânfêst yn Nederlân te evaluearjen én te ferbetterjen. It EBLT is graach ree om dêr in aktive rol yn te spyljen. It EBLT is gjin klei-klub, mar wol graach yn konstruktyf oerlis bydrage oan passende oplossings.

Wat it EBLT oangiet fertsjinnet it Papiamentu, as earste taal fan it iepenbier lichem Bonêre, deselde status as it Frysk. Romme erkenning en beskerming fan dy taal, yn it ramt fan it Europeesk Hânfêst, sil nei ús ferwachting in positive ynfloed hawwe op de relaasje fan Karibysk Nederlân mei it Europeeske heitelân. De dúdlikens dy't troch erkenning en beskerming ûntstiet sil, konfoarm de mannichte ûndersiken dêroer, de ûnderwiisresultaten op Bonêre te'n goede komme.

Mei rju achtinge / Met hoogachting,



Froukje de Jong-Krap

foarsitter / veurzitter fan it EBLT

cc. Mei ôfskrift oan de Fryske keamerleden, de keamerleden mei Frysk/minderheidstalen yn harren portefúlje en de media.



Europeesk Buro foar Lytse Talen EBLT
p.a. Fryske Akademy
Postbus 54
8900 AB Ljouwert/Leeuwarden
E-post: EBLT@fryske-akademy.nl

Ljouwert/Leeuwarden, 19 april 2017

Geachte mevrouw Schippers,

Met grote belangstelling volgen wij uw werkzaamheden bij het vormen van een stabiele regering. Wij wensen u daarbij veel succes. Vooruitgang is ook precies datgene dat het Europeesk Buro foar Lytse Talen EBLT nastreeft, als het gaat om de positie van de minderheidstalen in Nederland. Het EBLT is het platform van organisaties die opkomen voor de minderheidstalen Fries, Nedersaksisch en Papiamentu.

Nederland heeft voor de talen Fries en Nedersaksisch het Europees Handvest voor regionale en minderheidstalen van de Raad van Europa geratificeerd. Doel van dit Handvest is om de minderheidstalen te beschermen én te bevorderen. Nederland schiet daarin, volgens de laatste rapportage van de Raad van Europa van 14 december 2016, tekort. Het onderwijs in het Fries schiet volgens dit rapport dermate tekort, zowel kwantitatief als kwalitatief, dat veel jonge Friezen de eigen taal onvoldoende leren schrijven. Dat zegt overigens weinig over de taalvoorkeur van jonge Friezen; volgens onderzoek van de Fryske Akademy wordt er door jongeren en ouderen veelvuldig in het Fries ge-appt en ge-smst, maar dan wel in een fantasespelling. Dit geeft aan dat het aanbod aan goed Fries of meertalig onderwijs achterblijft bij de behoefte.

Een ander aandachtspunt betreft de relatieve (on-)zichtbaarheid van de tweede rijkstaal, ook bij de Rijksoverheid. Eéntalige Nederlandse opschriften en ééntalig taalgebruik is, ook in Fryslân, helaas nog veel te vaak de norm en daarmee worden het Fries en Friestaligen toch echt tekort gedaan. Of het nu om het treinstation gaat, de rechtbank, de politie of het belastingkantoor, de Friese taal ontbreekt bijna overal. Nederland en Fryslân lopen daarmee achter in vergelijking met andere meertalige regio's in Europa in landen als Finland, Spanje, het Verenigd Koninkrijk of Zwitserland.

Voor het Nedersaksisch heeft de Rijksoverheid, ondanks de ratificatie van het Handvest in 1998, nog geen beleid ontwikkeld. Het verdient aanbeveling dat dit in overleg met provincies, gemeenten en sprekers van het Nedersaksisch nu echt op korte termijn gaat gebeuren. Zoiets hoeft toch geen twintig jaar te duren! Voor het Nedersaksisch is het vooral van belang dat de taal

een plek krijgt op het lesrooster van het basisonderwijs.

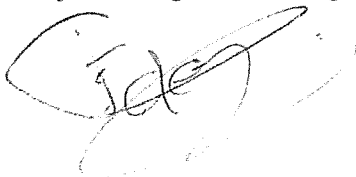
Een nieuwe regering en een nieuwe regeerperiode lijkt ons een goed moment om een nieuwe start te maken met een adequate en effectieve ondersteuning van minderheidstalen. Wij zijn in ieder geval graag bereid om hiervoor de dialoog aan te gaan met zowel de nieuwe coördinerend bewindspersoon, doorgaans de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, als met het parlement. Wij roepen u daarom op om in de regeringsverklaring op te nemen dat de regering werk maakt van de bescherming van alle erkende talen van Nederland en dat er daarom een structurele dialoog dient te komen tussen Rijk, organisaties van sprekers van minderheidstalen en de Tweede Kamer teneinde de bescherming van de minderheidstalen Fries en Nedersaksisch beter te borgen, volgens de letter en geest van het Handvest.

Heel ingewikkeld hoeft het organiseren van een dergelijke dialoog en adequate bescherming trouwens niet te zijn. In de Bondsrepubliek bewaakt en bevordert een senior politicus in de rol van 'Minderheitenbeauftragte' de naleving van het genoemde Handvest en het beleid met betrekking tot de minderheidstalen. Hij wordt bij dit werk ondersteund door een secretariaat en een commissie van de Bondsdag, die zich minimaal één keer per jaar over de materie en de vooruitgang – of het gebrek daaraan – buigt. Het is een model dat in de ruim tien jaar dat het functioneert z'n waarde ruimschoots heeft bewezen.

In 2018 bestaat het Europees Handvest voor regionale en minderheidstalen van de Raad van Europa 20 jaar. Het lijkt een uitgelezen moment om, na een vijftal evaluaties door de Raad van Europa, de werking van het Handvest in Nederland te evalueren én te verbeteren. Het EBLT is graag bereid om daar een actieve rol in te spelen. Het EBLT is geen klaag-club, maar wil graag in constructief overleg bijdragen aan passende oplossingen.

Wat het EBLT betreft verdient het Papiamentu, als eerste taal van openbaar lichaam Bonaire, dezelfde status als het Fries. Ruimhartige erkenning en bescherming van deze taal, in het kader van het Europees Handvest, zal naar onze verwachting een positieve invloed hebben op de relatie van Caribisch Nederland met het Europese moederland. De duidelijkheid die door erkenning en bescherming ontstaat zal, conform de vele onderzoeken hierover, de onderwijsresultaten op Bonaire zonder meer ten goede komen.

Met rju achttinge / Met hoogachting,



Froukje de Jong-Krap

foarsitter / veurzitter van het EBLT

cc. Met afschrift aan de Friese kamerleden, de kamerleden met Fries/minderheidstalen in hun portefeuille en de media



Europees Buro veur Kleine Taelen EBKT / Europeesk Buro foar Lytse Talen EBLT
p.a. Fryske Akademy
Postbus 54
8900 AB Liwwadden/Ljouwert/Leeuwarden
E-post: EBLT@fryske-akademy.nl

Liwwadden, 19 april 2017

Achte Vrouw Schippers,

Mit grote belangstelling volgen wi'j jow warkzemheden bi'j et maeken van een stabiele regering. Wi'j weensken jow daar veul sukses bi'j. Veuruutgang is ok krek waor et Europees Buro veur Kleine Taelen / et Europeesk Buro foar Lytse Talen op an wil, as et gaot om de pesisie van de minderhiedstaelen in Nederlaand. Et EBKT / EBLT is et platform van organisaosies die opkommen veur de minderhiedstaelen Fries, Nedersaksisch en Papiamentu.

Nederlaand het veur de taelen Fries en Nedersaksisch et Europees Haandvest veur regionaole en minderhiedstaelen van de Raod van Europa ratificeerd. Doel van dat Haandvest is om de minderhiedstaelen te huden én te bevodderen. Nederlaand dot op dat punt, neffens de laeste rapportage van de Raod van Europa van 14 december 2016, te min. Et onderwies in et Fries is neffens dat repot zo onder de maot, liekewel in kwaliteit as in omvang, dat veul jonge Friezen de eigen tael onvoldoende schrieven leren. Dat zegt trouwens niet vule over de taelveurkeur van jonge Friezen; neffens onderzuuk van de Fryske Akademy wodt d'r deur jongeren en oolderen aorig wat in et Fries appt en smst, mar dan wel in een fantesiespelling. Dit gefte an dat et anbod an goed Fries of meertaelig onderwies in et aachter is bi'j et verlet.

Een aander andachtspunt is de naor verholing (on-)zichtberhied van de twiede riekstaal, ok bi'j de Rieksoverhied. Ientaelige Nederlaanse opschriften en ientaelig taelgebruik is, ok in Frieslaand, spietig genoeg nog vusen te vaeke de norm, en daar wo'n et Fries en de Friestaelingen toch echt tekot mit daon. Of et now et treinstesjon anbelangt, de rechtbaank, de pelisie of et belastingkantor, de Friese tael ontbrekt haost overal. Nederlaand en Frieslaand lopen zodoende aachter in vergelieking mit aandere meertaelige regio's in Europa in lanen as Finland, Spanje, het Verienigd Keuninkriek of Zwitserlaand.

Veur et Nedersaksisch het de Rieksoverhied, ondaanks de ratifikaosie van et Haandvest in 1998, nog gien beleid ontwikkeld. Het verdient rikkemedaosie dat dat in overleg mit perveensies, gemienten en sprekers van et Nedersaksisch now echt op kotte termien gebeuren gaot. Zoks hoeft toch gien twintig jaar te duren! Veur et Nedersaksisch is et veural van belang dat de tael een plak krigt op et lesreuster van et basisonderwies.

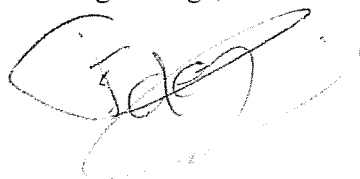
Een ni'je regering en een ni'je regeerperiode liekt oons een goed mement om een ni'j begin te maeken mit een warkzeme, passende ondersteuning van minderheidstaelen die ok wat opsmit. Wi'j bin in ieder geval graeg bereid om hievr de dialoog an te gaon mit et ni'je, koördinerend lid van de regering, deurgaons de minister van Binnenlaanse Zaeken en Keuninkrieksrelaosies, liekewel as mit et parlement. Wi'j roepen jow daaromme op om in de regeringsverklaoring op te nemen dat de regering wark maekt van de bescharming van alle erkende taelen van Nederlaand en dat d'r daaromme een strukturele dialoog kommen moet tussen Riek, orgenisaosies van sprekers van minderhiedstaelen en de Twiede Kaemer, zoks om de bescharming van de minderhiedstaelen Fries en Nedersaksisch beter te borgen, neffens de letter en geest van et Haandvest.

Slim ingewikkeld hoeft et organiseren van zoe'n dialoog en passende, warkzeme bescharming trouwens niet te wezen. In de Boonsrippebliek bewaekt en viertert een senior politikus in de rolle van 'Minderheitenbeauftragte' de naoleving van et zopas nuumde Haandvest an en et beleid angaonde de minderhiedstaelen. Hi'j wodt bi'j dat wark ondersteund deur een siktariaot en een kommissie van de Boonsdag, die him op zien minst ien keer in et jaor over de materie en de veuruutgang – of et gebrek daar an – buugt. Et is een medel dat in de roem tien jaor dat et warkzem is, zien weerde bewezen het, meer as.

In 2018 bestaot et Europees Haandvest veur regionaole en minderhiedstaelen van de Raod van Europa 20 jaor. Et liekt bi'j uutstek et mement om, nao een vuuftal evaluaosies deur de Raod van Europa, de warking van et Haandvest in Nederland te evalueren én te verbeteren. Et EBKT / EBLT is graeg bereid om daar een aktieve rolle in te speulen. Et EBKT / EBLT is gien klaegklub, mar wil graeg in konstruktief overleg bi'jdregen an passende oplossings.

Wat et EBKT / EBLT anbelangt verdient et Papiamentu, as eerste tael van et eupenbaor lichem Bonaire, dezelde staotus as et Fries. Roemhattige erkenning en bescharming van die tael, in et kader van et Europees Haandvest, zal naor oonze verwaachting een positieve invloed hebben op de relaosie van Karibisch Nederlaand mit et Europese memmelaand. De dudelikheid die deur erkenning en bescharming ontsaot zal, krek as de onderziken over zoks angeven, de onderwiesrisseltaoten op Bonaire zonder meer ten goede kommen.

Mit hoogachtinge,



Froukje de Jong-Krap

veurzitter van et EBKT / EBLT

cc. Mit ofschrift an de Friese en Nedersaksische kaemerleden, de kaemerleden mit Fries/minderhiedstaelen in heur pottefulie en de media.

EBLT
p/a Fryske Akademy
Mevrouw F. de Jong-Krap
Postbus 54
8900 AB Ljouwert/leeuwarden

Kenmerk: 201700580

Den Haag, 21 april 2017

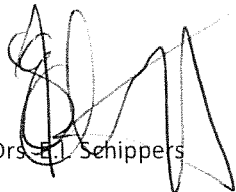
Geachte mevrouw De Jong-Krap,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

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

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

Hoogachtend,



Dr. E. I. Schippers

Dwingeloo, 20-04-17

ONGEWENST ONDERSCHIED OP GROND VAN LEEFTIJD

Artikel 1 van de Grondwet luidt:

Allen die zich in Nederland bevinden, worden in gelijke gevallen gelijk behandeld. Discriminatie wegens godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht of op welke grond dan ook, is niet toegestaan.

De pijn zit in de staart waarin alle andere mogelijkheden tot discrimineren op één hoop zijn geveegd. Zelfs een belangrijk kenmerk als leeftijd is niet genoemd. Het lijkt mij dringend gewenst "leeftijd" toe te voegen. Kans is groot dat daarmee een discussie op gang komt. Is de Nederlandse samenleving er mee gebaat iedereen boven een bepaalde leeftijd (50/55/60/65) af te schrijven?

Een van de laatste vragen in het enquêteformulier, dat ik zojuist invul, luidt: Tot welke categorie behoort u? Jongeren, volwassenen of ouderen? Wat nu, denk ik. Ze bedoelen waarschijnlijk dat ik mij rangschik bij de ouderen. Maar ben ik nu niet meer volwassen? Ik laat het oningevuld. De vragenlijstopstellers zijn niet tevreden. Het is een vraag waar ik verplicht op moet antwoorden.

Is de gedachtesprong, van volwassen naar oud, iets van een tijd die we achter ons zouden moeten laten? Ik hoop van wel. De samenleving kan het zich niet permitteren een groeiende bevolkingsgroep aan de kant te hebben staan. Uit financiële nood is de pensioenleeftijd stijgend naar 67. Maar je hoort ook dat het vanaf je 45^e al een hele toer is werk te vinden. En kijk - de sociale wetgeving komt oudere werklozen meteen tegemoet. Van twee jaar naar drie jaar werkloosheidsuitkering.

Natuurlijk raken mensen die vergaten zich te ontwikkelen in hun vak of beroep, in problemen. Het komt ook voor, veel minder vaak, dat ouderen zich niet laten wegsturen. Het is een samenlevingskwestie. Werkgevers hebben moeite met het aannemen van iets oudere mensen. Zij denken: ouderen zijn traag, hebben moeite met veranderingen, kunnen langdurig ziek worden, worden niet door de collega's geaccepteerd. De samenleving is ook niet op ouderen, behalve dan als object van verzorging, ingesteld.

Waren echt oude mensen in vroeger tijden dun gezaaid en werd hen wijsheid toegeschreven. Thans hebben de meesten kans oud te worden. Alhoewel de hoger opgeleiden en anderen die geleerd hebben na te denken, beduidend ouder worden dan mensen uit eenvoudiger milieus.


Overigens heeft de kwestie niet alleen met wetgeving en werkgevers te maken. Het is diep geworteld in de samenleving. Ik vrees dat veel babyboomers het als een recht zien vroeg met werken te stoppen. Naar de uitoefening van dat recht wordt toegeleefd. Al vroeg valt te beluisteren "ik word een dagje ouder en moet het kalm aan doen".

Ik vraag mij af hoe artsen zich opstellen. Zijn ze er nog steeds die terstond roepen dat de patiënt, die zich met een lichte klacht tot hen wendt, moet stoppen met werken. Artsen spelen een belangrijke rol in het leven van mensen en hebben veel invloed.

Mijn stelling is dat in artikel 1 van de grondwet als discriminatiefactor expliciet "leeftijd" moet worden vermeld. Het ontbreken ervan zit in de samenleving in den brede. Er wordt vergeten dat de Westerse mens steeds ouder wordt en tegelijk fitter. Hoge werkloosheid bij zelfs al 45 plussers heeft oorzaken die mijns inziens niet alleen aan werkgevers zijn toe te schrijven. Er zullen al vele studies zijn ingesteld. Het is misschien een toevoeging ook naar de rol van de medische stand te kijken.


■■■■■, zonder vermelding van leeftijd, heeft zich tot 2010 bezig gehouden met onderzoek voor bedrijfstakorganisaties, (beroeps)onderwijs- en gezondheidsinstellingen. Is nu belegger en publicist.





Kenmerk: 201700582

Den Haag, 21 april 2017


Geachte heer .

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

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

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

Hoogachtend,



Dr. E.A. Schippers

201700583

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

BRIEF AAN DE INFORMATEUR | CULTUUR WERKT VOOR NEDERLAND

Amsterdam, 20 april 2017

Geachte mevrouw Schippers en onderhandelaars aan de formatietafel,

Over één ding zijn alle lijsttrekkers het eens. In de door ons in januari gefilmde interviews met hen onderschrijven zij de waarde van kunst en cultuur voor Nederland. Terecht, want een maatschappij, een mens en daarmee een veerkrachtige democratie kan niet zonder een sterke kunst-, cultuur- en mediasector.

We staan op nummer 5 van de meest innovatieve landen ter wereld en veel Nederlandse kunstinstellingen én kunstenaars behoren tot de wereldtop. Die positie hebben we verworven door jarenlange investeringen in talent en in een open en diverse culturele infrastructuur. Dat willen u en ik behouden. In dit moderne tijdperk is die culturele infrastructuur net zo belangrijk als gezondheidszorg, wegen en dijken. Kunst en cultuur dragen terdege bij aan het welzijn, geluk en de kritische reflectie van mensen. De overheid moet daarom actief optreden om de culturele infrastructuur van Nederland in stand te houden en verder te ontwikkelen. Dat kan onder andere door te werken aan:

1. Een ondernemende en goed gespreide culturele infrastructuur

Een mix van (internationale) topinstellingen en een sterke, diverse, centraal geleide én regionaal gespreide en breed toegankelijke infrastructuur voor kunst, cultuur en erfgoed. Daar is een aanzienlijk hogere overheidsfinanciering voor nodig. Afstemming tussen overheden en disciplines is daarbij een voorwaarde.

Extra budget hiervoor benodigd:*

Voor de infrastructuur: € 100 miljoen.

Voor erfgoed/monumenten: € 50 miljoen.

2. Een gezonde arbeidsmarkt

Zorg dat kunstenaars en creatieve professionals fatsoenlijke honoraria en salarissen verdienen. Laat hen in gelijke mate profiteren van de opbrengsten van hun werk ('content') als providers en distributeurs. Versterk het opdrachtenbeleid.

De uitwerking van wat hiervoor nodig is, vloeit onder meer voort uit het advies van de Raad voor Cultuur en SER dat op 21 april verschijnt.

3. Ruimte voor talent en innovatie

Wie durft te falen, levert inspiratie voor de wereld van morgen. Gevestigde Nederlandse namen, die nu tot de wereldtop behoren, hebben allen de ruimte gekregen om zich te ontwikkelen. Nederland onderscheidt zich door innovatie en creativiteit.

Extra budget hiervoor benodigd:*

Voor talentontwikkeling cultuur: € 10 miljoen.

Voor talentontwikkeling creatieve sector: € 30 miljoen.

4. Cultuureducatie voor alle leerlingen van 4 tot 18

Verbeelding is een spier die je moet trainen. Prioriteit voor cultuuronderwijs, zodat alle kinderen niet alleen deelgenoot worden van ons cultureel erfgoed en van een grote variëteit aan cultuuruitingen, maar ook leren zich te verplaatsen in de ander en op andere wijze te reflecteren op de maatschappij. Door kunst begrijpen we onze identiteit en plek in de wereld. Met kunst- en cultuureducatie worden vanaf jonge leeftijd eigen creatieve talenten ontwikkeld en gestimuleerd en wordt schoonheid onderwezen.

Extra budget hiervoor benodigd:*

Voor cultuureducatie: € 25 miljoen.

5. Onafhankelijke, regionale en landelijke publieke media

Meer dan ooit hebben we behoefte aan waarheidsvinding en onafhankelijke media. Houd de publieke omroep sterk en blijf investeren in mediaopleidingen en -educatie en neem verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van communicatienetwerken en het ontwikkelen van publieke voorzieningen in de lineaire en online omgeving.

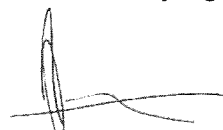
Extra budget hiervoor benodigd:*

Voor Media: € 50 miljoen.

De culturele sector is essentieel voor onze samenleving. Kunst en cultuur geven mensen identiteit, hoop, reflectie en schoonheid. De sector is vastberaden om haar positie en belang voor mens en maatschappij te bevestigen. Kunst en cultuur bieden, naast zingeving, de samenleving ook economische groei en zekerheid. Daarom rekenen wij erop dat wij, naast het publiek, maatschappelijke sectoren en bedrijfsleven, ook de overheid aan onze zijde vinden voor een verstevigde en professionele culturele infrastructuur. Over de gedeelde verantwoordelijkheid voor toekomstig cultuurbeleid gaan wij graag in gesprek met de nieuwe bewindspersoon.

Wij wensen alle Nederlanders veel inspiratie, schoonheid en wijsheid toe.

Met vriendelijke groet,



Kunsten '92

Jan Zoet, voorzitter

* Zie voor onderbouwing van de genoemde bedragen:

- Infrastructuur: € 100 miljoen. Zie: "Cultuur werkt voor Nederland" door Kunsten '92
- Erfgoed/monumenten: € 50 miljoen. Zie: "Manifest kabinetsformatie 2017" door Federatie Instandhouding Monumenten.
- Talentontwikkeling cultuur: € 10 miljoen (presentatie-instellingen, productiehuis en expertisecentra voor film + media). Zie: "Cultuur werkt voor Nederland" door Kunsten '92.
- Talentontwikkeling creatieve sector: € 30 miljoen. Zie "Tweede Creatief Manifest" door Topteam Creatieve Industrie, Federatie Dutch Creative Industries en Dutch Creative Council.
- Cultuureducatie: € 25 miljoen. Betreft cultuureducatie inclusief erfgoededucatie en filmeducatie. Zie: "Manifest Cultuureducatie" (vast bedrag van 10 euro per jaar per leerling van 4 tot 18 jaar voor kunst en cultuur).
- Media: € 50 miljoen. Zie de brief dd. 3 april 2017 aan de Informatiecommissie door de NPO.

NAMENS DE LEDEN VAN KUNSTEN '92: ACT Beroepsvereniging voor Acteurs • AKI Akademie voor Beeldende Kunst en Vormgeving • AKV / St. Joost • AkzoNobel Art Foundation • Amstel Quartet • Amsterdam Museum • Amsterdam Sinfonietta • Amsterdams Fonds voor de Kunst • Amsterdam Marketing / I Amsterdam • Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten (AHK) • Amsterdamse Jeugdtheaterschool • Animatieproducenten Nederland APN • ARCAM • Archined • Archiprix • ArtEZ Hogeschool voor de Kunsten • Arti et Amicitiae • ASKO | Schönberg • Associatie van Theaterinitiatieven • AVROTROS • Axes/Jazzpower • Babastiki • BAK Basis voor Actuele Kunst • BBK, Beroepsvereniging van Beeldende Kunstenaars • Beroepsvereniging van Improviserende Musici (BIM) • Bestuurlijke Diversiteit - Binoq Atana • Birnhuis • bkbc brabant kenniscentrum kunst en cultuur • BNO Beroepsorganisatie Nederlandse Ontwerpers • Boekmanstichting • BOK Beroeps Organisatie Kunstenaars • BOLLWERK • Bond Heemschut • Bonte Hond • Bouwfonds Cultuurfonds • BRAIN • Breitner Academie • Buitenkunst • Calefax • Camerata Trajectina • Cappella Amsterdam • Cappella Pratensis • CBK Rotterdam • Cello8ctet Amsterdam • Cello Biënnale Amsterdam • Centraal Museum • Centrum Beeldende Kunst Emmen • Cinekid • Club Guy & Roni • Cobra Museum voor Moderne Kunst • CODA • Codarts Rotterdam • Collage Almere • Combattimento Consort Amsterdam • Compagnie Karina Holla • Compagnietheater • Concert- en congresgebouw De Doelen • Conny Janssen Danst • Conservatorium Maastricht • Conservatorium van Amsterdam • Courante • CREA • Cultureel Jongeren Paspoort (CJP) • Cultuurconnectie • Cultuur Inventarisatie • Cultuur + Ondernemen • Cultuurmij Oost • Dansateliers • Dansmakers Amsterdam • Danstheater AYA • De Acteursschool • De Appel arts centre • De Ateliers • De Balie • De Brakke Grond • De Kom Stadstheater en Kunsten centrum • De Nieuwe Kerk • De Parade • De Toneelmakerij • De Veenfabriek • De Warme Winkel • De Zaak Nu • Design Academy Eindhoven • Deventer Schouwburg • Don't Hit Mama • Dordrechts Museum • Dr Anton Philipszaal - Lucent Danstheater • DuPho • Dutch Academy For Film • Dutch Culture • Dutch Directors Guild (DDG) • EllenKlaus.nl • Ensemble Insomnio • Eurosonic | Noorderslag • EYE Film Instituut Nederland • F.T.S. Tryater • Federatie Instandhouding Monumenten FIM • Federatie Ruimtelijke Kwaliteit • Festival Cement • Festival Circolo • Film by the Sea • Filmproducenten Nederland FPN • Filmtheater 't Hoogt • FNV KIEM • Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten • Fonds Kwadraat • Fonds Podiumkunsten • Fonds voor Cultuurparticipatie • Fontys Hogescholen • Fotografie Museum Amsterdam (FOAM) • Fotografie Noorderlicht • Frans Hals Museum | De Hallen • Gasthuis Frascati • Gaudeamus • Gemeentemuseum Den Haag • Golden Palace • Grachtenfestival • Haags Historisch Museum • Het Balletorkest • Het Filaal • Het Gelders Orkest • Het Geluid Maastricht • Het Houten Huis • Het Ketelhuis • Het Klooster • Het Laagland • Het Nationale Toneel • Het Nieuwe Instituut • Het Rijksmuseum • Het Scheepvaartmuseum • Het Toneelschap Beumer & Drost • Het Veem Theater • Het Zuidelijk Toneel • Hofplein Rotterdam • Hoge Fronten • Hogeschool voor de Kunsten Utrecht • Holland Animation Film Festival • Holland Dance Festival • Holland Festival • Holland Opera • ICP Orkest • If I Can't Dance • Impakt • Internationaal Franz Liszt Pianoconcours • International Choreographic Arts Centre ICK • International Documentary Filmfestival Amsterdam (IDFA) • International Film Festival Rotterdam • Intro In Situ • Introdans • ISH, St. Balls • Jan van Eyck Akademie • Jazz Orchestra of the Concertgebouw • JeugdCultuurfonds Nederland • JeugdOrkest Nederland • Jeugdtheater De Krakeling • Jeugdtheatergroep DOX • Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland • Joods Historisch Museum • Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland • Kennisland • Keramiekmuseum Princessehof • KIK Productions • Koninklijk Concertgebouw • Koninklijk Concertgebouworkest • Koninklijk Conservatorium • Koninklijk Theater Carré • Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten Den Haag • Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond • Koninklijke Schouwburg • Korzo Theater • Kröller-Müller Museum • Kubus • Kunst Centraal • Kunstbalie • Kunstbende • Kunstenhuis De Bilt/Zeist • Kunstenlab • Kunstgebouw, Stichting Kunst en Cultuur Zuid-Holland • Kunsthal • Kunsthuis SYB • LantarenVenster • LCM Landelijk Contact van Museumconsulenten • Leids Film Festival • Leine & Roebana • Likeminds • LKCA • Los Bewegingstheaterwerkplaats • Lux Nijmegen • Lynx • Maas • Manifesta • Marres, centrum voor contemporaine cultuur • Mauritshuis • Mediamatic • Melkweg • Metropole Orkest • MH Management en Advies • Mondriaan Fonds • Mothership • MU • Mug met de gouden tand • Museum Arnhem • Museum Boerhaave • Museum Boijmans Van Beuningen • Museum Catharijneconvent • Museum de Fundatie • Museum Het Rembrandthuis • Museum Slot Loevestein • Museumhuis Groningen / Groningen Molenhuis • Muziekcentrum de Toonzaal • Muziekcentrum Frits Philips • Muziekgebouw Aan 't IJ • Muziekpodium Zeeland • Muziekschool Amsterdam • Muziekschool 'de Muzen' • Nationaal Museum van Wereldculturen • Nationale Opera & Ballet • nb projects • NCB Naturalis • Nederlandse beroepsvereniging van Film- en Televisiemakers (NBF) • Nederlands Blazers Ensemble • Nederlands Danstheater • Nederlands Film Festival • Nederlands Filmfonds • Nederlands Jazzarchief • Nederlands Kamerkoor (NKK) • Nederlands Letterenfonds • Nederlands Openluchtmuseum • Nederlands Philharmonisch Orkest • Nederlands Theaterfestival • Nederlandse Associatie voor Podiumkunsten (NAPK) • Nederlandse Dansdagen • Nederlandse Galerie Associatie • Nederlandse Kring van Beeldhouwers • Nederlandse Reisopera • Nederlandse Vakgroep Keramisten • Netwerk Jeugdtheaterscholen • Nieuw Geneco • Nieuw West • Nieuwint Music Productions • Noord Nederlands Toneel • Noorderzon Festival • November Music • Ntb - Vakbond voor Musici • NTR • NvBA Netwerk voor Bedrijfsmatig Archiveren • Onomatopoe • Opera Zuid • Orkater • Orkest De Ereprijs • Orkest van de Achttiende Eeuw • Orkest van het Oosten • Overstekend Wild • Pakhuis de Zwijger • Paradiso • Peer Group • Perdu • Persmuseum • Philharmonie Zuidnederland • Pictoright • Platform Beeldende Kunst • Poetry International • POP NL • Prinses Christina Concours • R.P. de Jong & BENA Advies • Rabotheater Hengelo • Raras Budaya • Regiocultuurcentrum Idea • Residentie Orkest • Ricciotti Ensemble • Rijksakademie van Beeldende Kunsten • Rijksmuseum Twenthe • Rijksmuseum van Oudheden • RO Theater/ Stichting Theaterproductie Rotterdam • Rotterdam Festivals • Rotterdams Philharmonisch Orkest • Rotterdams Wijktheater • Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur • Rotterdamse Schouwburg • SAM Samenwerkende Amsterdamse Musea • Sandberg Instituut • Scapino Ballet Rotterdam • Scholen in de Kunst • School der Poëzie • Silbersee • Slagwerk Den Haag • SM's - Stedelijk Museum 's-Hertogenbosch • Société Gavignie  s • Spring • St. Five Great Guitars • Stadspodia Leiden • Stadsschouwburg & Philharmonie Haarlem • Stadsschouwburg Amsterdam • Stadsschouwburg Utrecht • Stedelijk Museum Alkmaar • Stedelijk Museum Amsterdam • Stedelijk Museum De Lakenhal • Steim • Stichting Brokken • Stichting dOek • Stichting Educatieve Projecten SEP • Stichting Kunst en Openbare Ruimte (SKOR) • Stichting Kunstzinnige Vorming Rotterdam (SKVR) • Stichting Lezen • Stichting Omroep Muziek • Stichting Promotie Theater- en Concertbezoek SPTC • Stichting voordeKunst • Stimuleringsfonds Creatieve Industrie • STOA, Raadgevend bureau v/d kunsten • Strijkkwartetten Nederland • Stroom Den Haag • SubmarineChannel • Sundaymorning @ ekwc • SWK Kunsthuisvesting Utrecht • 't Barre Land • TAQA Theater De Vest • Terschellings Oerol Festival • Teylers Museum • Theater aan het Spui • Theater Artemis • Theater Bellevue • thEater EA • Theater Gnaffel • Theater Ins Blau • Theater Kikker • Theater RAST • Theaterfestival Boulevard • Theatergroep Dood Paard • Theatergroep Kwatta • Theater Utrecht • Theaterproductiehuis Zeelandia • Theaterwerkplaats Generale Oost • TivoliVredenburg • Toneelgroep Amsterdam • Toneelgroep Maastricht • Toneelgroep Oostpool • Toneelschuur Producties • TwentseWelle • Unieke Zaken • Urban Myth • Utrechts Centrum voor de Kunsten • UvA Erfgoed | Bijzondere Collecties • V2 • Van Abbemuseum • Van Gogh Museum • Van Hoboken Kunststichting • Vereniging Haagse Kunstkring • Vereniging Nederlandse Poppodia en Festivals (VNPF) • Vereniging Rembrandt • Vereniging van Openbare Bibliotheken (VOB) • Vereniging van Schouwburg en Concertgebouwdirecties (VSCD) • Vereniging van Schrijvers en Vertalers (vsenv) • Verkadefabriek • Villa Zebra, Kinderkunsthal Rotterdam • VIVID Vormgeving • Vleeshal, St. Beeldende Kunst Middelburg • VPRO • Waag Society • Westergasfabriek B.V. • Wig Henneman Strijkkwartet • Willem de Kooning Academie • Wintertuin • Witte de With • WORM • Zimihc

Vereniging voor Kunst, Cultuur en Erfgoed
De heer J. Zoet
Herengracht 62
1015 BP AMSTERDAM

Kenmerk: 201700584

Den Haag, 21 april 2017

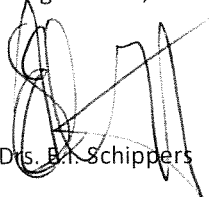
Geachte heer Zoet,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

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

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

Hoogachtend,



Dr. B. Schippers

Aan: Tweede Kamer der Staten-Generaal
Ter attentie van de informateur, mw. drs. E.I. Schippers
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Haarlem/Den Haag, 20 april 2017

Geachte mevrouw Schippers,

De Nederlandse economie heeft een groot innovatief vermogen. Nederlandse ondernemers zijn gemotiveerd om nieuwe wegen in te slaan. Dat is ook nodig – we staan voor de enorme opgave om de stap te maken naar een circulaire en low- carbon economie. Dat vraagt grote investeringen en ontwikkeling van nieuwe technologie. De Federatie Bio-economie Nederland i.o.¹ ziet een grote potentie in de bio-economie, een economie waarin grondstoffen overwegend bestaan uit duurzaam geproduceerde biomassa en reststromen uit de land- en bosbouw, de maritieme sector en de voedingssector. Nederland heeft de kennis, de infrastructuur en de juist mix van bedrijvigheid in de sectoren agro, chemie, materialen, logistiek, energie, visserij en voeding om koploper te zijn. De bio-economie kan economische groei en duizenden nieuwe banen creëren, maar ook een enorme bijdrage leveren aan de reductie van uitstoot van broeikasgassen.

Deze transitie vraagt een actieve overheid. Het investeringsklimaat voor de bio-economie is nu niet goed genoeg. Wij bevelen aan om de komende kabinetsperiode stevig in te zetten op de ontwikkeling van een duurzame bio-economie, ook in EU-verband. Daarbij gaat het om:

- Het vaststellen van een duurzaamheidskader voor de inzet van biomassa. Zonder stevige eisen rondom duurzaamheid kan de bio-economie zich niet ontwikkelen, blijft het maatschappelijk draagvlak onzeker en tasten ondernemers in het duister. Bescherming van biodiversiteit is daarbij cruciaal, evenals 'sociale duurzaamheid'.
- Een breed innovatieprogramma dat de ontwikkeling van de bio-economie stimuleert, zowel fundamenteel en toepassingsgericht onderzoek als demonstratieprojecten. Thema's kunnen o.a. zijn: algen, zeewier, bio-raffinage en bio-plastics.
- Marktontwikkeling. De overheid kan bijdragen aan de ontwikkeling van markten voor biobased producten:
 - Uitbreiding van SDE+ zodat het een innovatiegericht instrument is, niet alleen voor energie maar ook voor biomaterialen en biobased producten.
 - bio-preferred aanbestedingsbeleid; de overheid als *launching customer*.

¹ De Federatie Bio-economie Nederland is in oprichting en is naar verwachting in juni operationeel.

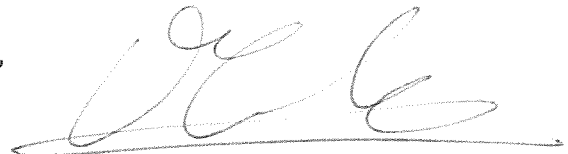
- Convenanten met sectoren/leveranciers over een toenemend aandeel 'bio' voor grote productstromen (bijvoorbeeld verpakkingen, bouwmaterialen)
- ondersteuning van een label voor biobased producten
- Wegnemen van belemmeringen. Ondernemers vinden in bestaande regelgeving helaas nog steeds belemmeringen voor transitie naar de bio-economie, bijvoorbeeld in de afvalwetgeving en de mededingingsregels.
- Bevorderen van samenwerking. Circulair werken vraagt nieuwe vormen van samenwerking over de grenzen van sectoren heen, binnen en tussen provincies, met bedrijven in buurlanden, tussen bedrijven en kennisinstellingen. De rijksoverheid kan bijdragen door kaders te creëren en *best practices* te etaleren.
- Benutting van de innovatieve kracht en het organisatievermogen van de land-, tuin- en bosbouwsector. Voorwaartse integratie in de productieketen (het produceren van halffabricaten) is nodig om een betere aansluiting te maken met de chemie in Nederland. Aanpassing van het Europese landbouwbeleid is nodig.

De Federatie Bio-economie Nederland i.o. wil zelf een actieve bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van de bio-economie. Dat doet ze door krachten te bundelen in het veld en door kennis, kunde en elan bijeen te brengen. Wij werken vanuit de overtuiging dat respect voor de schepping, voor de planeet, voor de natuur de belangrijkste leidraad moet zijn voor de economie. We kunnen ons niet langer veroorloven om met de rug naar de natuur te produceren en te consumeren. Wij hopen dat u onze overtuiging deelt en dat u onze suggesties meeneemt in het regeerakkoord.

Wij wensen u veel succes en wijsheid,

Met vriendelijke groet,

Namens de Federatie Bio-economie Nederland i.o.,



Dorette Corbey en Roel Bol (initiatiefnemers oprichting Federatie Bio-economie Nederland)

Comité van aanbeveling (o.a.):

Gunter Pauli, Wereldverbeteraar
 Rein Willems, Oud lid Eerste Kamer, CDA; Platform biodiversiteit;
 Jan Vos, Oud lid Tweede Kamer, PvdA,
 Frits de Groot, VNO/NCW Energie, Milieu en Duurzaamheid,
 Laurens Jan Brinkhorst, o.a. Oud minister landbouw,
 Harry Bitter, Hoogleraar Wageningen,
 Marieke van der Werf, Oud lid Tweede kamer, CDA
 Agnes van Ardenne, Oud minister Ontwikkelingssamenwerking, productschap
 Tuinbouw
 Marco Mensink, Directeur-Generaal Cefic

En verder: Be-Basic, MVO, VNCI

Federatie Bio-economie Nederland
Mevrouw D. Corbey
p/a Burgemeester Sandbergstraat 2
2013 BS HAARLEM

Kenmerk: 201700586

Den Haag, 21 april 2017

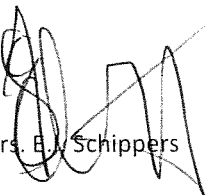
Geachte mevrouw Corbey,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

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

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

Hoogachtend,



Dr. E. J. Schippers