

Centrale Organisaties voor de Vleessector
De heer drs. J.H.G. Goebbels
Postbus 61
2700 AB ZOETERMEER

Kenmerk: 201700357

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Goebbels,

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

President-directeur

Drs. E.I. Schippers
Informatieur
P/a Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Amstelveen, 5 april 2017
AMS/DA.033

Geachte mevrouw Schippers,

Luchtvaart cruciaal voor de Nederlandse economie, de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat

"Het luchtruim verbindt alle volkeren" was het credo van Albert Plesman, de eerste president-directeur van de KLM. De welvaart in Nederland was ook in zijn tijd al in grote mate verbonden met een succesvolle deelname van Nederland aan het internationale handelsverkeer. KLM draagt daar al 97 jaar aan bij op Schiphol. Onderzoek van InterVistas wijst uit dat inclusief het katalytisch effect de bijdrage van de luchtvaart aan het BNP €27 miljard bedraagt en dat de luchtvaart 370.000 mensen werk verschaft.

De Nederlandse mainports zijn een rijk maar geen rustig bezit zoals VNO-NCW het treffend heeft verwoord. De concurrentiepositie van de mainport Schiphol en de bijdrage van de luchtvaart aan de Nederlandse economie, de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat is geen vanzelfsprekendheid. Het in stand houden en verder ontwikkelen van een concurrerende mainport vraagt van overheid, luchthaven en homecarrier permanente focus op capaciteit, kwaliteit en kosten.

KLM investeert in de toekomst en versterkt de mainport

Door onze kostenreductie, het terugdringen van de schuld en het genereren van inkomsten uit nieuwe activiteiten, kunnen we fors investeren in nieuwe vliegtuigen en verbindingen. Bij KLM staat een veilige operatie altijd voorop. Er zijn heldere regels en er is goed toezicht door de inspectie.

Het netwerk van KLM is van essentieel belang voor de Nederlandse economie. Mede door dit netwerk is Nederland een belangrijke vestigingslocatie voor Nederlandse en internationale bedrijven geworden. Het hub-netwerk van KLM verbindt samen met haar partners Nederland met nagenoeg alle belangrijke economische regio's in de wereld.

KLM is samen met haar partners zowel de grootste vervoerder van transferpassagiers als de grootste vervoerder van 'point-to-point' passagiers op Schiphol. Partner Delta Air Lines voert 19 dagelijkse vluchten uit vanuit de Verenigde Staten op Schiphol. KLM is één van de grootste aanbieders van vluchten tussen Europa en 'Greater China', met 67 vluchten per week in samenwerking met partners. Dankzij codeshares biedt KLM 716 bestemmingen over de hele wereld, via de hubs van haar partners.

Met de recente uitbreiding van het netwerk met in totaal 14 nieuwe bestemmingen in 2016 en de geplande opening van 16 nieuwe bestemmingen in 2017 heeft KLM wederom haar bijdrage kunnen leveren aan het versterken van de mainport. Het hoogwaardige netwerk van verbindingen maakt de mainport meer dan een luchthaven: het is vitale infrastructuur. Het KLM-netwerk maakt Schiphol tot mainport.

Duurzame KLM werkgelegenheid ook voor de toekomst

De KLM Groep heeft meer dan 34.000 medewerkers in dienst en is met 26.073 fte in grootte de derde particuliere werkgever in Nederland. Daar waar diverse bedrijven hun productie grotendeels naar het buitenland hebben verplaatst, biedt de KLM Groep veel arbeidsplaatsen in Nederland. Vandaag de dag komt driekwart van de ticketverkoop voor KLM uit het buitenland, terwijl 85% van onze medewerkers in Nederland werkzaam is. Ook investeert KLM in de toekomst van jongeren met een achterstand op de arbeidsmarkt. Duurzame inzetbaarheid is van groot belang voor onze medewerkers met zware beroepen, zoals bijvoorbeeld medewerkers in de vracht of in de bagagekelder. Dit geldt ook voor medewerkers die op latere leeftijd nog te maken hebben met onregelmatige werktijden en nachtdiensten, zoals cabinepersoneel en grondwerktuigkundigen. Essentieel zijn werkgeverslasten die passen bij een flexibele en slagvaardige economie. Arbeidskosten in Nederland liggen 16% hoger dan gemiddeld in de Eurozone (Eurostat). Nederland dient zich niet uit de markt te prijzen.

Schiphol: capaciteit, kwaliteit en kosten zijn cruciaal voor de concurrentiepositie

Om het belang van luchtvaart voor Nederland goed te verankeren is een integrale langetermijnvisie, zoals deze is vervat in de Luchtvaartnota en het Alders-akkoord, cruciaal. De mainport dient conform deze afspraken op selectieve wijze te kunnen groeien, met een goede afweging van de toegevoegde waarde voor Nederland. De mainport loopt momenteel vast doordat er geen uitvoering wordt gegeven aan het principe van selectieve groei, netwerk verkeer op Schiphol en vakantievluchten op de regiovelden Eindhoven en Lelystad. De verbetering van de capaciteit op de grond en in de lucht en het eindelijk naleven van selectieve groei, vereist urgente aandacht en actie. Ook dient het subsidieprogramma van Schiphol dat erop gericht is ongebreideld te groeien per direct te worden stop gezet. De afgelopen jaren heeft Schiphol 42 mln euro uitgegeven aan subsidies om airlines naar Schiphol te lokken.

Voor een sterke mainport is innovatieve en effectieve grenspassage essentieel. Dit vraagt om voldoende Marechaussee medewerkers. Daarnaast dient preclearance conform de Actieagenda Schiphol te worden doorgevoerd en dienen de securitykosten voortdurend in lijn te worden gebracht met die van de concurrenten. Security maakt 32% uit van alle heffingen die de luchtvaartmaatschappijen betalen op Schiphol. Dit is het hoogste percentage in vergelijking met alle concurrerende luchthavens, zo blijkt uit SEO onderzoek. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen betalen jaarlijks maar liefst €247 miljoen aan security (2016) terwijl in bijvoorbeeld Dubai €21 miljoen en in Turkije €0 aan securitykosten wordt betaald door de luchtvaartmaatschappijen. Het SEO onderzoek van 2016 laat zien dat €100 miljoen euro lastenverlichting (€4 per ticket) zorgt voor 4.300 tot 4.600 nieuwe arbeidsplaatsen en een extra toegevoegde waarde oplevert voor de economie van tussen de €340 tot €365 miljoen (zie bijlage).

Let wel: de Nederlandse luchtvaart is in ons land de enige transportsector die volledig haar eigen infrastructuur en haar beveiliging betaalt. De KLM Groep betaalde in 2016 €260 miljoen voor infrastructuur, €142 miljoen voor beveiliging en €55 miljoen aan



luchtverkeersleiding in Nederland alleen. De luchtvaartmaatschappijen hebben de afgelopen jaren meer dan €750 miljoen bijgedragen aan geluidsisolatie en compensatie voor planschades, hetgeen uniek is in de wereld.

Nederlandse inspanningen voor verduurzamen van de luchtvaart continueren

De luchtvaart was in 2016 de eerste sector die in VN-verband tot wereldwijde afspraken is gekomen over het terugdringen van CO₂-uitstoot. Het was een historisch akkoord, gesloten binnen de ICAO, de luchtvaartorganisatie van de VN. KLM is zeer positief over alle Nederlandse inspanningen die hieraan hebben bijgedragen. KLM steunt het Nederlandse standpunt dat het Europese emissiehandelssysteem dient te eindigen zodra het internationale systeem om CO₂-uitstoot te reduceren van kracht is. Het zou niet acceptabel zijn als onze voorlopende sector wordt geconfronteerd met een stapeling van kosten door twee overlappende systemen.

KLM is zelf al jaren erkend koploper in verduurzaming van de luchtvaart. KLM is nu 12 jaar op rij samen met Air France de meest duurzame luchtvaartmaatschappij ter wereld, zoals blijkt uit de Dow Jones Sustainability Index. KLM maakt onderdeel uit van de Dutch Sustainable Growth Coalition (DSGC) en zet zich in om met Nederland en het Nederlandse bedrijfsleven een waardevolle bijdrage te leveren aan de VN sustainable development goals.

Om verder te verduurzamen dient er zo snel mogelijk een gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te komen. Een gemeenschappelijk Europees luchtruim kan de uitstoot van CO₂ tot maar liefst 10% reduceren. Het Europese luchtruim wordt momenteel beheerd door 36 nationale luchtverkeersleidingsorganisaties waardoor er onnodig omgevlogen wordt. De vlucht Zürich-Amsterdam zou 220 kilometer korter kunnen. Minstens zo relevant is het optimaliseren van het Nederlandse luchtruim in samenwerking met onze buurlanden.

KLM is als eerste luchtvaartmaatschappij ter wereld gestart met commerciële vluchten op biokerosine in 2011. Nederland is zeer goed gepositioneerd om Europees koploper te worden bij productie van en handel in duurzame kerosine. De inspanningen die de overheid en betrokken partijen doen in Bioport Holland zijn hiervoor van groot belang. Het KLM Corporate BioFuel Programma heeft meerdere bedrijven aan zich weten te binden die hun medewerkers voor een deel op biobrandstoffen laten vliegen. De deelname sinds 2016 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan het KLM Corporate BioFuel Programma is een mooie eerste stap, waarmee de Rijksoverheid de verdere ontwikkeling van biokerosine ondersteunt. KLM ziet er naar uit dat ambtenaren rijksbreed op biokerosine gaan vliegen conform de Greendeal.

Een wereldwijde concurrentiepositie vereist een gelijk speelveld

Het KLM netwerk is groot ondanks een relatief kleine thuismarkt en biedt Nederland daarmee een buitenproportioneel grote brug naar de wereld. Schiphol en KLM dienen extra inspanningen te doen om concurrerend te blijven ten opzichte van concurrenten met een grote thuismarkt, zo blijkt uit SEO onderzoek. Het is van belang dat nationale en EU regelgeving het speelveld niet verstoort en dat het gelijke speelveld wordt hersteld wanneer er sprake is van sociale uitbuiting en staatsteun.

Duurzame groei van het wereldwijde verbindingennetwerk op Schiphol vraagt om

- een goede balans tussen economische lusten en lasten van de omgeving;
- selectieve, kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingen netwerk dient conform Alders-akkoord eindelijk te worden nageleefd;
- een eerlijke concurrentiepositie in een mondiale markt;
- een concurrerend kostenniveau en geen stapeling van kosten;
- securitykosten die in lijn worden gebracht met die van de concurrenten;
- naleving van de VN afspraken om CO2 te reduceren voor de luchtvaart;
- invoering van één gemeenschappelijk luchtruim (Single European Sky) waarmee de CO2 uitstoot tot 10% kan worden gereduceerd;
- een soepel grensproces middels invoering van preclearance en voldoende marechaussee medewerkers.

Ik zie er naar uit om samen werk te maken van een optimale infrastructuur die de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart versterkt.

Vanzelfsprekend ben ik gaarne bereid het bovenstaande nader toe te lichten.

Hoogachtend,



P.J.Th. Elbers

Kopie:

Drs. M. Rutte, Minister-President
Mr. S. van Haersma Buma, fractievoorzitter CDA
Drs. A. Pechtold, Fractievoorzitter D66
De heer J.F. Klaver, fractievoorzitter GroenLinks

Bijlage: Samenvatting SEO rapport "Impact analyse lastenverlichting" 2016.



Impactanalyse lastenverlichting

seo economisch onderzoek

Samenvatting

Deze studie schat de effecten in van een lastenverlichting voor luchtvaartmaatschappijen op Nederlandse luchthavens. Modelberekeningen laten zien dat een lastenverlichting van € 100 miljoen (circa € 4 per ticket) leidt tot 1,7 - 2,7 miljoen extra passagiers op Schiphol en enkele honderdduizenden passagiers extra op regionale luchthavens in vergelijking met de huidige situatie. Omzet bij luchtvaartmaatschappijen stijgt met € 540 tot € 591 miljoen, bij luchthavens met circa 30 miljoen en inkomsten uit additionele buitenlandse bezoekers met € 123 tot € 133 miljoen. Brutoverkelegenheidseffecten (korte termijn) bedragen naar schatting 4300 tot 4600 arbeidsplaatsen terwijl extra de toegevoegde waarde wordt geschat op € 340 tot € 365 miljoen. In het eerste jaar na invoering van de lastenverlichting liggen de nettowelvaartsbaten op € -8 - € 31 miljoen. Wanneer een lastenverlichting verschraving van het netwerk voorkomt, liggen de welvaartsbaten op € 116 - € 188 miljoen.

Het economisch belang van netwerkqualiteit

De netwerkqualiteit op de Nederlandse luchthavens vertegenwoordigt een substantieel maatschappelijk-economisch belang. De connectiviteit door de lucht (of 'netwerkqualiteit') vormt een belangrijk onderdeel van de internationale verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Een goede netwerkqualiteit minimaliseert reiskosten (tijd en geld) voor consumenten en bedrijven, zorgt voor een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat en stimuleert productiviteit, innovatie, internationale handel en toerisme. Tot slot is een groot aantal arbeidsplaatsen en BBP in Nederland direct of indirect verbonden aan de luchtvaartsector.

Belang van de huboperatie voor de netwerkqualiteit

Deze netwerkqualiteit wordt gedragen door luchtvaartmaatschappijen die op de Nederlandse luchthavens actief zijn. De hubcarrier KLM is één van de belangrijke pijlers onder de netwerkqualiteit. De huboperatie zorgt ervoor dat op Schiphol een veel groter netwerk aan bestemmingen met hogere frequenties beschikbaar is voor de Nederlandse consument dan mogelijk zou zijn op basis van de lokale vervoersvraag van en naar Nederland alleen. Dit komt omdat de hubcarrier lokaal OD vervoer combineert met transfervervoer op dezelfde vlucht, waarmee de thuismarkt wordt 'vergroot' tot het Europese achterland.

SEO (2015) heeft recent berekend dat het verlies van de gehele hubfunctie op Schiphol tot 26 procent minder intercontinentale bestemmingen en 16 procent minder Europese bestemmingen zou leiden, terwijl het aantal vluchten met 39 procent zou dalen. SEO schat het initiële welvaartsverlies van 'delhubbing' op € 634 miljoen. Tevens schat SEO het initiële (bruto) werkgelegenheidsverlies op 55.000 banen en het verlies aan toegevoegde waarde op 2,5 miljard. Onderzoek van de Universiteit van Bergamo (Redondi et al. 2012) concludeert bovendien dat wanneer een luchthaven de hubfunctie verloren heeft, een luchthaven deze bijna nooit meer terugwint.

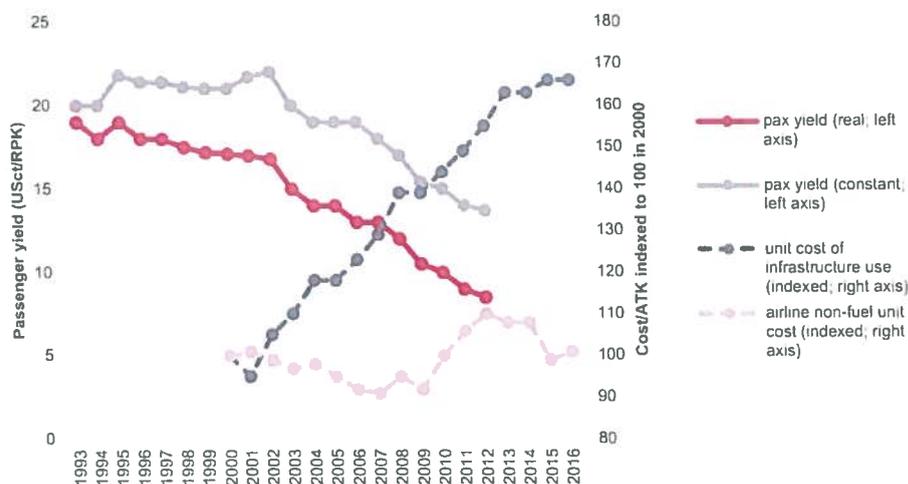
Concurrerend kostenniveau belangrijk voor netwerkqualiteit

De huidige luchtvaartmarkt wordt gekenmerkt door intense concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen op zowel lokale als transfermarkten. In een dergelijke markt is een concurrerend kos-

teniveau van groot belang voor de concurrentiepositie van luchtvaartmaatschappijen (waaronder de hubcarrier) en daarmee de netwerkqualiteit op Nederlandse luchthavens. Maar terwijl afgelopen decennia de opbrengst per passagier sterk is gedaald, zijn de kosten voor het gebruik van infrastructuur voor luchtvaartmaatschappijen wereldwijd gestegen (zie figuur S. 1).

Een concurrerend kostenniveau is in het bijzonder van belang vanwege de relatief kleine Nederlandse thuismarkt in vergelijking met de belangrijkste concurrenten. Met 17 miljoen inwoners heeft Nederland een groot concurrentienadeel ten opzichte van de thuismarkten van Duitsland (82 miljoen), Frankrijk (66 miljoen) en het Verenigd Koninkrijk (63 miljoen). Het Schipholnetwerk is om die reden afhankelijker van (internationale) transferstromen. Ook 'nieuwe concurrenten' zoals Dubai en Istanbul richten zich sterk op het transfersegment.

Figuur S. 1 Opbrengst per passagier van Europese luchtvaartmaatschappijen tussen 1991 en 2012 in reële termen gehalveerd, kosten voor infrastructuur fors toegenomen over dezelfde periode



Bron: IATA, AEA en Burghouwt & De Wit 2016

Recente cijfers laten zien dat het niet voldoende kunnen verlagen van de operationele kosten door luchtvaartmaatschappijen, ertoe heeft geleid dat op sommige Europese hubluchthavens¹ de **netwerkqualiteit verschaalt of de groei in netwerkqualiteit stagneert** (ACI Europe & SEO 2016). In haar uiterste consequentie leidt het niet voldoende kunnen verlagen van de kosten tot het verdwijnen of sterk inkrimpen van de hubcarrier, waarbij de 'dehubbing' van de betrokken hub luchthaven(s) een aanzienlijk negatief effect heeft op de netwerkqualiteit.

Gegeven de kleine marges **kan een beperkte operationele kostenreductie een substantieel effect hebben** op de winstgevendheid van een luchtvaartmaatschappij, haar concurrentiepositie, marktaandeel en daarmee op de netwerkqualiteit. Kostenreducties kunnen via verschillende kanalen gerealiseerd worden: lagere arbeidskosten/hogere productiviteit, vlootvernieuwing, efficiëntere operaties (onder meer te realiseren door SES), maar ook lagere kosten voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur.

¹ Dit is onder meer het geval op Frankfurt, München en Parijs Charles de Gaulle.

Analyse effecten lastenverlichting

In deze studie hebben we een **kwantitatieve analyse** uitgevoerd omtrent **de effecten van een lastenverlichting** voor luchtvaartmaatschappijen op de vervoersvolumes op Nederlandse luchthavens, de financieel-economische impact voor partijen in de luchtvaartketen en de initiële welvaartseffecten van een lastenverlichting. In deze studie analyseren we uitsluitend de onmiddellijke/kortetermijneffecten van een lastenverlichting (eerste jaar na invoering van de lastenverlichting). Lange-termijn effecten vallen buiten het bestek van deze studie. Effecten zijn in eerste instantie berekend ten opzichte van de huidige situatie (nulalternatief).

Of de huidige **netwerkkwaliteit** daadwerkelijk gehandhaafd blijft bij 'niets doen' is onzeker. Gezien de ontwikkelingen op een aantal grote hubluchthavens in Europa, is een scenario niet ondenkbaar dat het uitblijven van een lastenverlichting leidt tot verschraling van de netwerkkwaliteit, met name als het gaat om de bijdrage van de hubcarrier. In een **risicoanalyse** berekenen we daarom tevens de welvaartseffecten met een nulalternatief waarbij **verschraling van de netwerkkwaliteit** plaatsvindt als een lastenverlichting niet wordt doorgevoerd. In deze risicoanalyse gaan we uit van een nulalternatief waarbij de hubcarrier het netwerk op Schiphol in beperkte mate gedwongen is te rationaliseren conform het 'consolidatiescenario' uit het SEO-rapport 'Economisch belang hubfunctie Schiphol'. In dit scenario verdwijnt er een beperkt aantal intercontinentale en Europese bestemmingen uit het netwerk van de hubcarrier op Schiphol.

We hanteren twee beleidsalternatieven: een beleidsalternatief met een lastenverlichting van € 100 miljoen en een beleidsalternatief met een lastenverlichting van € 200 miljoen, waarbij in beide alternatieven de aanname is dat luchtvaartmaatschappijen deze lastenverlichting doorgeven aan de passagier in de vorm van lagere ticketprijzen.

Er zijn per beleidsalternatief verschillende varianten van de wijze van doorgifte doorgerekend, gezien de onzekerheid over hoe luchtvaartmaatschappijen precies omgaan met het doorbelasten van de lastenverlichting:

1. **'Basis'**: een lastenverlichting van € 100 en € 200 miljoen wordt gelijkmatig doorgegeven aan de passagier. Per ticket betekent dit een ticketprijzdaling van € 3,75 en € 7,50, voor zowel OD als transferpassagiers.
2. **'Gelijke OD/transfer ratio'**: een lastenverlichting van € 100 en € 200 miljoen wordt door luchtvaartmaatschappijen doorgegeven aan de passagier, dusdanig dat de huidige OD/transfer ratio ongeveer gelijk blijft. Hiermee bedoelen we dat de verhouding tussen de luchthavengelden per passagier voor OD en transferpassagiers bij benadering gelijk blijft. Bij een lastenverlichting van € 100 miljoen daalt de ticketprijs op OD markten met € 4,20 en op transfermarkten met € 2,20. Bij een lastenverlichting van € 200 miljoen daalt de ticketprijs op OD markten met € 8,40 en op transfermarkten met € 4,20.

Effecten op vervoersvolumes

Modelberekeningen laten zien dat een lastenverlichting van € 100 miljoen bij doorbelasting aan de passagier naar verwachting tot een groei van het vervoer op Schiphol leiden van ongeveer 4 procent. Dit komt neer op een groei van circa **1,7 - 2,7 miljoen extra passagiers**. Ook op de regionale luchthavens is sprake van een vraagtoename van 300.000 tot 500.000 passagiers. Hierbij is rekening gehouden met tweede orde effecten als gevolg van **hogere frequenties en meer bestemmingen**.

Tevens kunnen luchtvaartmaatschappijen profiteren van hogere bezettingsgraden (en daarmee van schaalvoordelen). Naast het feit dat meer mensen zullen vliegen via Nederlandse luchthavens als een vliegticket goedkoper wordt, winnen luchtvaartmaatschappijen marktaandeel ten opzichte van concurrenten op buitenlandse luchthavens in het achterland en op hubluchthavens in de transfermarkt. Bij een lastenverlichting van € 200 miljoen liggen deze aantallen navenant hoger. De effecten van een doorgegeven lastenverlichting in het transfersegment zijn het hoogst, als gevolg van de hoge 'cross-price elasticities' in de transfermarkt: een kleine prijsverlaging kan in de zeer concurrerende transfermarkt tot een relatief grote marktaandeelwinst leiden.

Tabel S. 1 Passagiersvolume neemt toe bij een lastenverlichting door markgeneratie en marktaandeelwinst

	Basis	Lastenverlichting € 100 miljoen				Lastenverlichting € 200 miljoen			
		Variant 1 100% pass-through evenredig over net- werk		Variant 2 gelijkblijvende OD/transerverhou- ding passagiersgel- den		Variant 1 100% pass-through evenredig over net- werk		Variant 2 gelijkblijvende OD/transerverhou- ding passagiersgel- den	
AMS	58.2	60.7	4.1%	60.5	3.8%	62.8	7.8%	62.3	6.9%
OD	35.2	35.9	2.0%	36.0	2.2%	36.7	4.2%	36.8	4.4%
Transfer	23.0	24.7	7.4%	24.5	6.3%	26.1	13.5%	25.5	10.6%
Overig NL	6.3	6.6	3.2%	6.6	4.2%	6.8	6.5%	6.8	7.4%
Buitenlandse LHs	126.8	126.3	-0.3%	126.4	-0.3%	125.8	-0.7%	125.9	-0.7%
OD	94.8	94.6	-0.3%	94.6	-0.3%	94.3	-0.6%	94.3	-0.6%
Transfer	31.9	31.8	-0.5%	31.8	-0.4%	31.5	-1.2%	31.6	-0.9%

Bron: analyse SEO

Een euro minder op een ticket doet er toe: over het verschil tussen de marginale en gemiddelde passagier

Het is belangrijk op te merken dat de gerapporteerde marktstimulatie en marktaandeelwinst veroorzaakt als gevolg van een kostenverlaging wordt veroorzaakt door de **marginale passagier**. Dit is de passagier die bij een ticketprijs van X euro in de uitgangssituatie besloot niet te kiezen voor een reisoptie via een Nederlandse luchthaven maar dat bij een nieuwe, net iets lagere ticketprijs, wel doet. Bij iedere ticketprijs is er een passagier die net niet voor een specifieke reisoptie kiest, maar bij een net iets lagere prijs wel. Het is juist deze marginale passagier waarmee de luchtvaartmaatschappij marktaandeel kan winnen door 'scherp aan de wind te zeilen'.

Met andere woorden, op de totale ticketprijs kan een ticketprijsverlaging van enkele euro's insignificant lijken, maar ook een kleine ticketprijsverlaging zal leiden tot additioneel vervoer op de Nederlandse luchthavens. Het gaat immers niet om de **gemiddelde passagier** voor wie de ticketprijsverlaging geen effect heeft op de reiskeuze. Het gaat om de marginale passagier voor wie de lagere ticketprijs net het verschil maakt.

Financieel-economische effecten bij € 100 miljoen lastenverlichting

Een lastenverlichting van € 100 miljoen leidt tot circa **€ 540 tot € 591 miljoen** aan extra omzet voor luchtvaartmaatschappijen op Nederlandse luchthavens, afhankelijk van de doorgerekende variant. Als met de lastenverlichting netwerkvershraling op de korte termijn wordt voorkomen bedraagt het effect op de omzet van luchtvaartmaatschappijen op Nederlandse luchthavens **€ 2,1 tot € 2,2 miljard**. Daarnaast zien ook **luchthavens hun omzet toenemen met circa € 30 miljoen** ten opzichte van de huidige situatie en tot bijna € 90 miljoen als netwerkvershraling wordt voorkomen.

Als gevolg van een lastenverlichting zal het aantal buitenlandse bezoekers (zakelijk en niet-zakelijk) naar verwachting stijgen met ongeveer 210.000 tot 235.000 personen. We schatten de extra inkomsten uit inkomend (zakelijk) toerisme en zakelijk verkeer op **€ 123 tot € 133 miljoen**. Als met de lastenverlichting netwerkvershraling wordt voorkomen kan dit effect oplopen tot ruim € 200 miljoen.

Tabel S. 2 Financieel-economische effecten en brutowerkgelegenheidseffect (eerste jaar, korte termijn) van een lastenverlichting van € 100 miljoen

	Ten opzichte van het huidige netwerk		Bij voorkomen vershraling	
	1 Basis	2 gelijke OD/TRF-ratio	1 Basis	2 gelijke OD/TRF-ratio
Passagiersgroei (x mln):				
Schiphol OD	0,7	0,8	1,1	1,2
Schiphol transfer	1,7	1,4	7,7	7,5
Andere Nederlandse luchthavens	0,2	0,2	0,2	0,2
Banen en toegevoegde waarde:				
Directe banengroei	2.600	2.400	9.000	8.900
Indirecte banengroei	2.000	1.900	6.900	6.800
Directe fte-groei	2.200	2.100	7.700	7.500
Indirecte fte-groei	1.600	1.500	5.500	5.400
Directe groei tw (x € mln)	236	220	816	800
Indirecte groei tw (x € mln)	128	120	444	435
Omzetwinst (x € mln):				
Omzetwinst luchtvaartmaatschappijen op Nederlandse luchthavens	591	540	2.187	2.136
Omzetwinst Nederlandse luchthavens	29	28	88	87
Omzetwinst toeristische sector	123	133	203	213
Overheidsfinanciën (x € mln):				
Kosten lastenverlaging	-100	-100	-100	-100
Toename inkomstenbelasting	nihil	nihil	nihil	nihil
Toename vennootschapsbelasting	3 – 11	3 – 11	7 – 23	7 – 23
Afname uitkeringen	10 – 29	9 – 27	33 – 99	32 – 97
Toename btw-inkomsten	22	24	34	36

Bron: analyse SEO

Tot slot zijn er inverdieneffecten bij de overheid. Bovengenoemde bedrijven zullen als gevolg van de lastenverlichting meer winst maken en er zullen dus **hogere opbrengsten van vennootschapsbelasting te verwachten zijn van maximaal ruim € 10 miljoen**. Verder kunnen **hogere btw-inkomsten** worden verwacht uit het inkomend (zakelijk) toerisme. Deze bedragen naar schatting **maximaal bijna € 25 miljoen**. Een besparing voor de overheid als gevolg van **minder uitkeringen** door lagere werkloosheid varieert van ongeveer € 10 miljoen tot bijna € 30 miljoen. Bij

het voorkomen van netwerkvershraling kunnen de **additionele inkomsten uit vennootschapsbelasting** oplopen tot bijna € 25 miljoen, de **besparing op uitkeringen** tot € 100 miljoen en de **additionele btw-inkomsten** tot ongeveer € 35 miljoen.

Brutowerkgelegenheidseffecten en effecten op de toegevoegde waarde van het extra vervoer op Nederlandse luchthavens schatten we in op **4300 tot 4600 arbeidsplaatsen en € 340 tot € 365 miljoen**. Dit is de direct en indirect achterwaarts verbonden werkgelegenheid en BBP op korte termijn. **Het brutowerkgelegenheidseffect bedraagt tot bijna 16.000 arbeidsplaatsen en de toegevoegde waarde ruim € 1,2 miljard als netwerkvershraling wordt voorkomen.**

In een beleidsalternatief van een lastenverlichting van € 200 miljoen, zijn de effecten ongeveer twee keer zo groot.

Welvaartseffecten bij € 100 miljoen lastenverlichting

De analyse laat zien dat, afhankelijk van de wijze van doorgifte en variërend in termen van onderliggende aannames, het **welvaartseffect voor Nederland** varieert tussen € -8 en € 31 miljoen in het eerste jaar, bij een lastenverlichting van € 100 miljoen.² Hierbij wordt aangenomen dat het huidige netwerkkwaliteit bij 'niets doen' gehandhaafd blijft en luchtvaartmaatschappijen de lastenverlichting volledig doorgeven aan de passagier in de vorm van een lagere ticketprijs. De welvaartseffecten zijn aanzienlijk groter als door de lastenverlichting **vershraling van het netwerk wordt voorkomen: € 116 tot € 188 miljoen**. Tabel S. 3 geeft het overzicht van de verkenning van de kosten en baten direct na invoering van een lastenverlichting, in vergelijking met het nulalternatief (huidige situatie/huidig netwerk) en in vergelijking met een vershraling van het netwerk.

De directe effecten voor Nederlandse reizigers vormen het grootste deel van de effecten. Reizigers profiteren immers van een lagere ticketprijs, maar tevens van een betere netwerkkwaliteit als gevolg van de tweede orde netwerkeffecten. Ook buitenlandse passagiers profiteren van een lastenverlichting, zowel in de OD- als de transfermarkt. De baten voor reizigers zijn meer dan een factor twee groter wanneer ook de effecten van buitenlandse reizigers meegenomen worden. Echter, deze mogen binnen een MKBA-kader niet meegenomen worden als welvaartseffect voor Nederland.

² Het onderzoek richt zich op de effecten onmiddellijk na invoering van de lastenverlichting. Een analyse van de lange termijn effecten valt buiten de scope van dit onderzoek. Daarom is ook geen sprake van een volledige MKBA, waarbij nadrukkelijk naar de lange termijn gekeken wordt. Op lange termijn zullen door de werking van de economie berekende nettowerkgelegenheidseffecten en het producentensurplus veel kleiner zijn, terwijl juist op langere termijn agglomeratie effecten ontstaan.

Tabel S. 3 Verkenning welvaartseffecten (eerste jaar, korte termijn) van een lastenverlichting van € 100 miljoen ten opzichte van een scenario zonder netwerkverandering en bij het voorkomen van netwerkvershraling

	Ten opzichte van het huidige netwerk				Bij voorkomen vershraling			
	1 Basis		2 Gelijke OD/trans-fer ratio		1 Basis		2 Gelijke OD/trans-fer ratio	
	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog
Kosten lastenverlichting	-118	-118	-118	-118	-118	-118	-118	-118
Directe effecten NL passagiers	60	60	65	65	119	119	124	124
Directe effecten NL luchtvaart- sector	5	13	5	13	16	44	16	43
<i>Airlines</i>	0	5	0	4	0	17	0	17
<i>Airports</i>	5	9	5	8	16	26	16	26
Agglomeratie-effecten	0	0	0	0	0	0	0	0
Baat uit additionele uitgaven bui- tenlandse bezoekers	7	30	7	33	10	47	11	50
Belastingopbrengst additionele uitgaven buitenlandse bezoekers	22	22	24	24	34	34	36	36
Externe effecten	-PM	-PM	-PM	-PM	-PM	-PM	-PM	-PM
Werkgelegenheidseffecten	16	16	15	15	55	55	53	53
Saldo	-8	24	-2	31	116	181	122	188

Bron: analyse SEO

Daarnaast zijn op kortetermijneffecten voor producenten (luchthavens, luchtvaartmaatschappijen) en extra baten van bestedingen van additionele buitenlandse bezoekers te verwachten, alsmede welvaartswinst door meer btw-inkomsten en werkgelegenheidseffecten.

Welvaartseffecten bij € 200 miljoen lastenverlichting

Een lastenverlichting van € 200 miljoen leidt in de vergelijking met het huidige netwerk tot een **welvaartseffect voor Nederland** dat varieert tussen **€ -3 en € 62 miljoen** in het eerste jaar, afhankelijk van de wijze van doorgifte en variërend in termen van onderliggende aannames. Als met de lastenverlichting een **netwerkvershraling** wordt voorkomen bedraagt het **welvaartseffect € 112 tot € 219 miljoen**.

Tabel S. 4 Verkenning welvaartseffecten (eerste jaar, korte termijn) van een lastenverlichting van € 200 miljoen ten opzichte van een scenario zonder netwerkverandering en bij het voorkomen van netwerkvershraling

	Ten opzichte van het huidige netwerk				Bij voorkomen vershraling			
	1 Basis		2 Gelijke OD/trans-fer ratio		1 Basis		2 Gelijke OD/trans-fer ratio	
	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog
Kosten lastenverlichting	-235	-235	-236	-236	-235	-235	-236	-236
Directe effecten NL passagiers	123	123	131	131	182	182	190	190
Directe effecten NL luchtvaart- sector	10	26	9	24	21	56	20	54
<i>Airlines</i>	0	9	0	8	0	21	0	20
<i>Airports</i>	10	17	9	16	21	35	20	34
Agglomeratie-effecten	0	0	0	0	0	0	0	0
Baat uit additionele uitgaven bui- tenlandse bezoekers	14	63	15	67	18	79	19	84
Belastingopbrengst additionele uitgaven buitenlandse bezoekers	46	46	49	49	58	58	61	61
Externe effecten	-PM	-PM	-PM	-PM	0	0	0	0
Werkgelegenheidseffecten	30	30	27	27	69	69	66	66
Saldo	-13	52	-5	62	112	209	120	219

Bron: analyse SEO

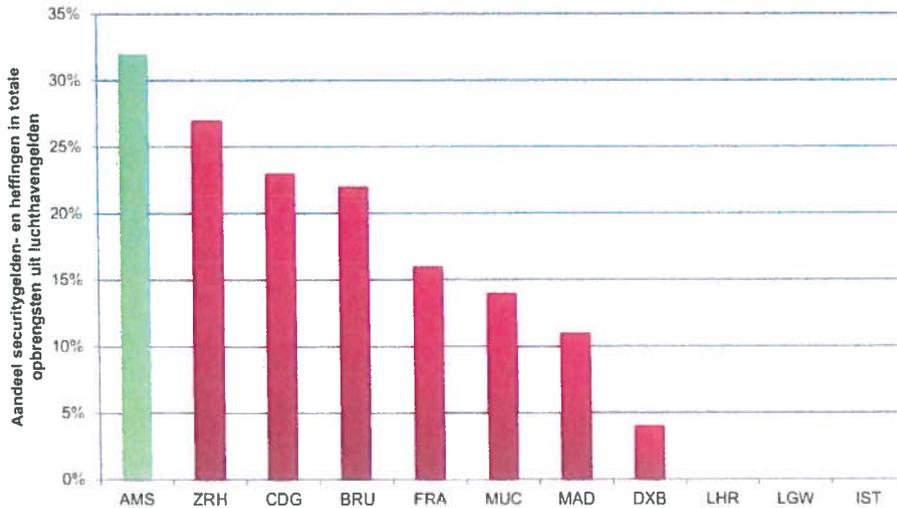
Lastenverlichting via verlaging securitykosten?

Op Schiphol relatief hoge securitykosten

De securitygelden en -heffingen vormen een substantieel deel van de totale luchthavengelden die luchtvaartmaatschappijen betalen op Schiphol. Na een substantiële verhoging in de nasleep van 9/11, vormen de securitygelden- en heffingen op Schiphol inmiddels meer dan 30 procent van de totale luchthavengelden en overheidsheffingen, zoals blijkt uit de meest recente SEO-benchmark luchthavengelden. **In vergelijking met de andere grote Europese luchthavens heeft Schiphol percentueel de hoogste securitygelden.** Ook de benchmark luchthavengelden van Leigh Fisher komt tot dezelfde conclusie: Schiphol is relatief duur voor luchtvaartmaatschappijen in termen van securitykosten. In absolute zin behoort Schiphol tot de top 3 luchthavens in Europa (inclusief Istanbul en Dubai). Alleen Zürich en Brussel hebben hogere gemiddelde securitygelden per passagier.

Bovendien merken we dat op veel andere terreinen (voetbalwedstrijden, spoor, beveiliging van hooggeplaatste personen), beveiliging grotendeels vanuit publieke gelden gefinancierd wordt en dat op niet-Europese luchthavens als Istanbul, Dubai en luchthavens in de VS, securitykosten in grotere mate voor rekening komen van de overheid.

Figuur S.2 Aandeel securitygelden- en heffingen in totale opbrengsten luchthavengelden op Schiphol hoger dan op andere luchthavens



Bron: analyse op basis van SEO (2016)

Een grotere overheidsbijdrage aan de securitykosten vanuit overheidswege zou één van de opties voor een lastenverlichting kunnen zijn. Dit is in lijn met de Actieagenda Schiphol, die stelt dat het Kabinet zich inzet om samen met Schiphol de kosten voor security naar beneden te brengen. Lagere kosten leiden immers tot lagere luchthaventarieven, wat 'de concurrentiepositie van de mainport Schiphol' ten goede komt.

Grotere overheidsbijdrage mogelijk te rechtvaardigen vanuit argument van publiek belang

Wanneer veiligheidsmaatregelen in economische zin een publiek belang vormen, zou dat reden kunnen zijn voor een grotere betrokkenheid bij of bekostiging van veiligheidsmaatregelen op de Nederlandse luchthavens. In economische zin verwijzen publieke belangen naar de aanwezigheid van marktfalen (WRR 2000; Teulings et al. 2003). Bij marktfalen leidt de productie en verdeling van middelen via vrijwillige markttransacties niet tot een bevredigend maatschappelijk resultaat. Overheidsinterventie kan dit falen mogelijk verminderen en daarmee voor een hogere welvaart zorgen. Voorbeelden van marktfalen zijn marktmacht, publieke goederen, asymmetrische informatie en externe effecten.

Een analyse vanuit de theorie van publieke belangen laat zien dat er sprake is van externe effecten. Schiphol is door de Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid gekenmerkt als 'vitale infrastructuur'. Het beschrijven van Schiphol als vitale infrastructuur geeft aan dat de veiligheid op de luchthaven externe effecten genereert die te kenschetsen zijn als een publiek belang, gegeven de externe veiligheidsrisico's die aan een gebrek aan veiligheid verbonden zijn. Het gebruik van de luchthaven is afhankelijk van markttransacties tussen zowel luchtvaartmaatschappijen en passagiers als tussen de luchthaven Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. De effecten van een gebrek aan veiligheid kunnen potentieel effecten hebben voor een groep personen die groter is dan de kring

passagiers, maatschappijen en luchthaven. Dit is reden om te spreken van een extern effect. Bovendien is sprake van een economisch risico: Een onveilige situatie op Schiphol vermindert de vraag naar luchtverkeer via deze luchthaven en heeft daarmee economische repercussies die breder worden gevoeld. Deze uitstraling van de economische effecten vormen ook een extern effect van de veiligheid op de luchthaven.

Op basis van een publiek belang analyse concluderen we dat veiligheidsmaatregelen in economische zin een publiek belang vormen vanwege het externe effect dat ze veroorzaken. Dit marktfalen kan reden zijn voor extra publieke interventie vanuit overheidswege waarbij de bekostiging van veiligheidsmaatregelen voor een groter deel publiek wordt gedragen.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV
De heer P.J..Th. Elbers
Postbus 7700
1117 ZL SCHIPHOL

Kenmerk: 201700359

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Elbers,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

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

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

Hoogachtend,



Dr. E. Schippers



Aan de informateur,
Mevrouw Drs. E. Schippers
p/a Tweede Kamer
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Den Haag, 3 april 2017

Geachte mevrouw Schippers,

Voor het nieuwe kabinet ligt er een opdracht voor een sterk en veerkrachtig Nederland en een goede economie. Hiervoor is menselijk kapitaal onontbeerlijk, daarom pleiten de partijen betrokken bij de Bouwagenda, de Topsectoren en het Techniekpact voor een nationaal akkoord gericht op investeringen in menselijk kapitaal in het regeerakkoord. Hiertoe hebben wij bijgaande overkoepelende ambitie geformuleerd.

Technologie is overal en gaat ons allemaal aan. Technologische vernieuwingen veranderen onze manier van leven ingrijpend en steeds sneller. Alle banen eisen nieuwe manieren van werken, kennis en vaardigheden. Voor een sterk en veerkrachtig Nederland en een goede economie is het cruciaal dat iedereen wordt voorbereid op de banen van nu en morgen, of het nu gaat om onze jongste kinderen die net naar school gaan, of om volwassenen die op zoek zijn naar werk.

Daarom initieert en regisseert het nieuwe kabinet een nationaal akkoord voor menselijk kapitaal waarin ondernemers, werkenden, overheden en onderwijsinstellingen samen investeren. Twee belangrijke pijlers voor dit nationale akkoord zijn:

- Permanent ontwikkelen
- Verbindend onderwijs (po tot en met wo) met ondernemers en overheden

De opbouw van kennis en (digitale) vaardigheden begint vanaf de vroegste jeugd, daarom zorgen we ervoor dat kinderen al vroeg in aanraking komen met wetenschap en technologie. Met aandacht voor een goede balans tussen kennis en vaardigheden; ook in de toekomst zijn op elk niveau mensen nodig. Drempels voor publiek-private samenwerking worden weggenomen en de investeringen door rijk, regio, onderwijs, werkenden, werkzoekenden en bedrijfsleven worden gestroomlijnd. Bij permanent leren en ontwikkelen hebben werkgevers en werkenden samen een verantwoordelijkheid en leveren een gelijkwaardige bijdrage.

Essentieel voor het *nationaal akkoord* zijn regionale *communities* waar onderwijs, bedrijfsleven en andere partners samen werken aan leren, werken en innoveren. Het kabinetsbeleid voor bedrijfsleven, werkgelegenheid en kennis en innovatie, wordt in samenhang ontwikkeld. De mogelijkheid voor regionaal maatwerk en eigenaarschap van alle betrokkenen zijn noodzakelijke uitgangspunten om resultaat te boeken. Het *nationaal akkoord* is er voor jongeren, ouderen, werkenden en werkzoekenden: leren, werken en groeien.

In de bijlagen hebben we onze plannen verder toegelicht. Het nieuwe regeerakkoord biedt een kans om met een nieuwe koers van de regering een echte verandering door te voeren in Nederland ten aanzien van maatschappelijke uitdagingen zoals duurzaam bouwen, energietransitie, voedsel, veiligheid en zorg. De oplossing hiervoor ligt in technologische innovatie. Het succes hiervan wordt bepaald door menselijk kapitaal. Tijd dus om te komen tot een Nationaal Akkoord voor investeringen in menselijk kapitaal. Onze oproep wordt ondersteund door andere coalities, zoals Start-Up Delta, Nuffic, Katapult en Smart Industry.

Indien nodig en gewenst zijn wij bereid onze oproep mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Doekle Terpstra
Aanjager Techniekpact



Claudia Reiner
Taskforce Bouwagenda



Loek Hermans
Topsectoren



Aad Veenman
Topsectoren





Menselijk kapitaal: een *nationaal akkoord*

Voor een sterk en veerkrachtig Nederland en een goede economie pleiten de partijen betrokken bij de Bouwagenda, de Topsectoren en het Techniekpact voor opname van een nationaal akkoord gericht op investeringen in menselijk kapitaal in het regeerakkoord. Hiertoe hebben zij bijgaande overkoepelende ambitie geformuleerd.

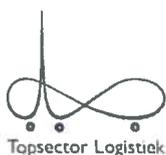
Technologie is overal en gaat ons allemaal aan. Technologische vernieuwingen veranderen onze manier van leven ingrijpend en steeds sneller. Alle banen eisen nieuwe manieren van werken, kennis en vaardigheden. Voor een sterk en veerkrachtig Nederland en een goede economie is het cruciaal dat iedereen wordt voorbereid op de banen van nu en morgen, of het nu gaat om onze jongste kinderen die net naar school gaan, of om volwassenen die op zoek zijn naar werk.

Daarom initieert en regisseert het nieuwe kabinet een nationaal akkoord voor menselijk kapitaal waarin ondernemers, werkenden, overheden en onderwijsinstellingen samen investeren. Twee belangrijke pijlers voor dit nationale akkoord zijn:

- Permanent ontwikkelen
- Verbindend onderwijs (po tot en met wo) met ondernemers en overheden

De opbouw van kennis en (digitale) vaardigheden begint vanaf de vroegste jeugd, daarom zorgen we ervoor dat kinderen al vroeg in aanraking komen met wetenschap en technologie. Met aandacht voor een goede balans tussen kennis en vaardigheden; ook in de toekomst zijn op elk niveau mensen nodig. Drempels voor publiek-private samenwerking worden weggenomen en de investeringen door rijk, regio, onderwijs, werkenden, werkzoekenden en bedrijfsleven worden gestroomlijnd. Bij permanent leren en ontwikkelen hebben werkgevers en werkenden samen een verantwoordelijkheid en leveren een gelijkwaardige bijdrage.

Essentieel voor het *nationaal akkoord* zijn regionale *communities* waar onderwijs, bedrijfsleven en andere partners samen werken aan leren, werken en innoveren. Het kabinetsbeleid voor bedrijfsleven, werkgelegenheid en kennis en innovatie, wordt in samenhang ontwikkeld. De mogelijkheid voor regionaal maatwerk en eigenaarschap van alle betrokkenen zijn noodzakelijke uitgangspunten om resultaat te boeken. Het *nationaal akkoord* is er voor jongeren, ouderen, werkenden en werkzoekenden: leren, werken en groeien.



De oproep krijgt steun van andere coalities, zoals Start-Up Delta, Nuffic, Katapult en Smart Industry. Ook bedrijven als Tata Steel, Siemens, ASML, Shell, LastMason en Ziggo onderschrijven de gezamenlijke stem.



Gezamenlijke roadmap Human Capital Topsectoren 2016 – 2020

Inzet in 2017

* Topsectoren = Topsectoren incl. ICT

Start samenwerking Topsectoren in 2015

In mei 2015 hebben de boegbeelden van de Topsectoren samen met VNO-NCW besloten tot samenwerking tussen de Topsectoren op het terrein van human capital. In december 2015 is de roadmap "Human Capital Topsectoren 2016 – 2020" vastgesteld en aan de minister van Economische Zaken aangeboden. Deze gezamenlijke roadmap is aanvullend op de afzonderlijke Human Capital Agenda die elke Topsector uitvoert.

Missie en ambitie Topsectoren

De missie van de Topsectoren is een toekomstbehoudende beroepsbevolking als voorwaarde voor een florerende economie.

In 2020 willen de Topsectoren het volgende bereikt hebben:

1. Verdubbeling capaciteit van de Centra of Expertise (CoE) en Innovatief Vakmanschap (CiV).
2. Een integrale visie vanuit de Topsectoren op kenniscirculatie door scholing.
3. Het aantrekken, opleiden en behouden van buitenlandse studenten en kenniswerkers.
4. Het behalen van een bètatechnisch diploma door vier op de tien afgestudeerden.

Inhoudelijke scope van de roadmap

De roadmap bestaat uit 5 actielijnen die de Topsectoren in gezamenlijkheid uitwerken. De roadmap fungeert ook als hefboom richting andere partijen om zich in dezelfde richting te bewegen: de zogenaamde *agenderende functie*. Voorbeelden van die partijen zijn: kennis- en onderwijsinstellingen, overheden, Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI's), bedrijven, maatschappelijke- en brancheorganisaties, regionale netwerken en landsdelen.

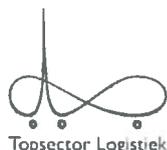
De 5 actielijnen in de roadmap zijn:

1. Onderwijs en innovatie
2. Leven lang Blijven Ontwikkelen
3. Internationalisering
4. Instroom: naar 4 op de 10
5. Smart Society, Smart Industry (verkenning i.s.m. programma Smart Industry)

In 2017 stellen de Topsectoren eigen middelen beschikbaar om de roadmap verder uit te werken en het gezamenlijke geluid bij anderen te laten horen. PBT en EZ faciliteren de samenwerking.

Een gedetailleerde beschrijving van de activiteiten per actielijn in 2017 staat op:

<https://www.pbt-netwerk.nl/publicaties>





In de kabinetsbrief van 29 november 2016 hebben de drie Ministers van Economische Zaken, Wonen en Rijksdienst, en Infrastructuur & Milieu in samenspraak met de bouwsector 'De Bouwagenda' geïnitieerd. Doel is om te komen tot een ambitieus vernieuwingsprogramma waarin de uitdagingen op het gebied van energie, klimaat en grondstoffen bovenaan staan. Als antwoord hierop hebben ruim 50 vertegenwoordigers vanuit alle onderdelen van de bouwsector, overheid, kennisinstellingen en maatschappelijke groepen in een open dialoog een plan van aanpak opgesteld voor de komende vier jaar. Daarin is opgenomen dat er in 2021 een Human Capital agenda in uitvoering is die de bouw neerzet als 'zeer aantrekkelijke werkgever'.

Urgentie

Voor een dreigend tekort aan vakmensen in de bouw is al vaker gewaarschuwd. Zo daalde tussen 2009 en 2015 het aantal werknemers tussen 15 en 25 jaar met 45 procent. Voor de bouw en infrasector is op basis van onderzoek van het EIB en Vollandis de komende vijf jaar 40.000 man/vrouw nodig om uitstroom van oudere werknemers op te vangen. Bijna 70.000 vakmensen in de bouw- en installatiebranche zijn in 2020 bovendien niet meer voldoende gekwalificeerd en hebben upskilling nodig. Succesvolle verduurzaming en het bekwaam toepassen van innovaties vragen om up-to-date vakmanschap. Hiervoor is echte innovatie van de human value aanpak in de bouw nodig.

Wat gaan we doen?

Innovatie in de Bouw betekent fors investeren in de bouw van een leercultuur en lerende organisaties. Een excellente en zelfbewuste bouwcultuur is nodig om lerend vermogen – bij organisaties en individuen - in de bouw te creëren en faciliteren.

En een daaraan gekoppelde flexibel en vraaggestuurde excellente opleidings- en kennisinfrastructuur. Disruptieve technologische ontwikkelingen leiden onherroepelijk tot nieuwe kennisbehoeften en een kennishiaat. Dit kan ondervangen worden door onderwijs en innoveren in publiek-private samenwerkingsconstructies samen te laten gaan. Koplopers adopteren nieuwe ontwikkelingen, maar zien hun kennisbehoefte onvoldoende vertaald. In de mainstream ontstaat een gebrek aan kennis. Het (succesvol) toepassen van nieuwe kennis leidt onherroepelijk tot een noodzakelijke urgentie van anders opleiden en opscholen.

Concreet betekent dit investeren in de kwaliteit van productie en vakmanschap, een excellente opleidings- en onderwijsinfrastructuur, flexibel en vraaggestuurd, de verankering van vraagarticulatie en inzetten op kennisontwikkeling en competenties.

De Bouwagenda is op 28 maart jl. door Taskforce-voorzitter Bernard Wientjes overhandigd aan het Kabinet. Voor meer informatie: www.debouwagenda.com



NATIONAAL AKKOORD LEREN, WERKEN EN GROEIEN



Technologische vernieuwingen veranderen onze manier van leven en werken ingrijpend en in razendsnel tempo. Hoe de wereld van morgen er precies uitziet, is onduidelijk, maar één ding staat vast: menselijk kapitaal is essentieel voor een sterk en veerkrachtig Nederland. Investeren in mensen is investeren in verdienvermogen, en dus in duurzame, economische groei. Investeren in mensen is investeren in innovatie. Innovatie, waarmee we maatschappelijke problemen oplossen.

Om die technologische vernieuwingen te benutten en om te zetten in kansen is er intensieve en structurele samenwerking nodig tussen publieke en private partijen: overheden, werkenden, ondernemers en onderwijs.

Daarom pleiten wij, partners van het Techniepact, voor een breed maatschappelijk akkoord, waarin ondernemers, werkenden, overheden en onderwijsinstellingen gezamenlijk investeren in leren, innoveren en werken, zodat de huidige en toekomstige beroepsbevolking kan leren, werken en groeien.

4TU.Federatie, AOC Raad, Bouwend Nederland, CNV Vakcentrale, CNV Vakmensen, Codepact, ECP, FME, FNV, Koninklijke Metaalunie, MBO Raad, MKB Nederland, Nederland ICT, NRTO, PBT, PO-Raad, SBB, Stichting Techniek Promotie, Team ICT, TechniekTalent.nu, Topsectoren, Uneto-VNI, UWV, Vereniging Hogescholen, VHTO, VNO-NCW, VO Raad, VSNU, Landsdeel Noord (Friesland, Groningen en Drenthe), Landsdeel Noordwest (Noord-Holland, Flevoland, Utrecht), Landsdeel Oost (Overijssel en Gelderland), Landsdeel Zuidoost (Noord-Brabant en Limburg), Landsdeel Zuidwest (Regio's Rotterdam-Rijnmond, Drechtsteden, West-Brabant, Haaglanden, Holland Rijnland, Midden-Holland, Provincie Zeeland)

Uitgangspunt is dat alle landelijke en regionale partijen investeren en profiteren van dit akkoord. Dat bereiken we in ieder geval langs twee lijnen:

1. **Verbindend onderwijs:** Onderwijsinstellingen hebben ruimte nodig om zich te ontwikkelen én zich te profileren in aansluiting op hun eigen regio. Voor elk van de schakels binnen de onderwijsketen zal dit op een andere manier vormkrijgen
 - a. **Funderend onderwijs (po + vo):** Als we willen dat iedereen goed voorbereid is op een wereld waarin technologie een steeds belangrijkere rol speelt, dan is het van belang dat kinderen al aan het begin van de onderwijsketen vertrouwd raken met onderzoekend en ontwerpend leren, Wetenschap & Technologie en digitale basisvaardigheden. Bijvoorbeeld door een goede regionale infrastructuur te realiseren waar scholen terecht kunnen en docenten beter uit te rusten voor onderzoekend en ontwerpend leren.
 - b. **Beroepsonderwijs & praktijkgericht onderzoek (mbo + hbo):** Door technologische vernieuwingen veranderen beroepen. Dat is geen bedreiging, maar een kans die we moeten omarmen. Het betekent dat het beroepsonderwijs mee gaat veranderen. Bedrijven, onderwijsinstellingen en andere partijen zoeken elkaar hiervoor regionaal en nationaal op. Aandacht voor internationale vaardigheden is in dit kader ook belangrijk.
 - c. **Universitair onderwijs & onderzoek:** Het gaat goed met de instroom van studenten in het bètatechnische wo-studie, maar de vraag naar bètatechnici op de arbeidsmarkt is onverminderd groot. Geen bètastudent in spe zou moeten aanlopen tegen een numerus fixus op een onderwijsinstelling. Het is daarnaast zaak de kwaliteit van de opleidingen op orde te houden, de gestegen instroom hoog te houden en onderwijs nauwer te verbinden met onderzoek. Ook zijn er meer studenten in 'harde' bètatechnische universitaire studies (zoals Natuur- en Wiskunde) nodig. Buitenlandse talenten zijn noodzakelijk om op de sterk gestegen vraag te kunnen reageren.
2. **Permanently ontwikkelen:** Een continu veranderende wereld vraagt om mensen die wendbaar en weerbaar zijn en de zekerheid voelen om zich te blijven ontwikkelen. Dit vraagt om investeringen in de formele en informele kant van hun professionele ontwikkeling. Het gaat hierbij om starters, herstarters en doorstarters en zowel om publieke als private aanbieders. Ontwikkelgemeenschappen, waar leren-werken-innoveren bij elkaar komt, staan centraal.
 - a. **Formeel:** Het bij- en opscholen van zittend personeel door het stimuleren van lerende omgevingen en flexibel en op maat leren.
 - b. **Informeel:** 90% van leren gebeurt informeel op de werkplek. Er moet veel aandacht naar deze vorm van leren.

Focus op de mens: Het succes binnen de genoemde lijnen hangt af van breed geldende randvoorwaarden, zoals een toename van 20% vrouwen en meisjes in bètatechnische scholing en werk. Dit omdat Nederland internationaal nog altijd achterloopt op dit vlak. Interdepartementale samenwerking en een slimme combinatie van nationale en regionale aanpak zijn nodig om deze en andere achterstanden in te halen. Samen delen deze partijen zeggenschap over human capital beleid en nemen vanuit hun eigen kennis en kunde beslissingen: alleen dan komen we tot samenhangend en anticiperend beleid op het gebied van menselijk kapitaal. Hieronder valt ook de werving en binding van internationale kenniswerkers en studenten, het stimuleren van een ondernemende houding bij mensen, en het bij elkaar brengen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. En, last but not least: de acties van het Nationaal Techniepact 2020 worden integraal en op volle kracht voortgezet.

TECHNIEKPACT.NL



EXPONENTIËLE VERANDERINGEN, ZOWEL TECHNOLOGISCH ALS SOCIAAL-MAATSCHAPPELIJK, ...

De impact van technologie op de samenleving is groot en neemt in de toekomst alleen maar toe. Dat voorstellen onder andere de SER, de WRR en de Boston Consulting Group. Door innovaties, voortkomend uit bijvoorbeeld robotica, kunstmatige intelligentie, digitalisering, 3D-printen en het Internet der Dingen zullen banen verdwijnen. De (recente) geschiedenis laat echter ook zien dat nieuwe banen, of nieuwe invullingen van banen, daarvoor in de plaats komen.

Technologische ontwikkelingen hebben grote gevolgen op hoe we duurzaam bouwen, wonen, werken en leren, omgaan met gezondheid, veiligheid en democratie. Businessmodellen veranderen drastisch, en de gemiddelde levensverwachting van bedrijven verandert radicaal. Slecht aangepaste bedrijven en sectoren worden vatbaar voor marktdisrupties, met grote gevolgen voor arbeidsmarkt en economie.

Arbeidskrachten die onvoldoende bij de tijd blijven gaan problemen ondervinden. Kunnen maatschappij en de arbeidsmarkt de opmars van automatisering en steeds intelligentere robots aan? Voor het onderwijs zal digitale technologie grote gevolgen hebben. Van jong tot oud moeten burgers zich kunnen blijven ontwikkelen door middel van effectieve, efficiënte en relevante vormen van onderwijs. Digitalisering zorgt ook voor een behoefte aan nieuwe, data-gerelateerde deskundigheid, en dus aan onderwijs op zulke gebieden.

Naar verwachting zullen gespecialiseerde vaklieden nodig blijven, maar het samenspel van transities (technologisch, klimaatneutraal, etc.) zorgt voor een andere vraag. Een verpleegkundige moet met patiënten om kunnen gaan, maar ook data kunnen analyseren en met technologische hulpmiddelen kunnen werken. Iemand die in de bouw werkt zal zich door technologische vernieuwingen en andere uitdagingen ook voor een hele andere vraag gesteld zien: een vakman of –vrouw in de bouw tien jaar geleden.

Het gaat om 'werkenden' in de breedste zin van het woord: niet alleen om een technische student. Iedereen krijgt met technologische ontwikkelingen te maken en dus moet iedereen de kans hebben zich te bekwamen in die ontwikkelingen en de mogelijkheden die ze bieden. Als we met z'n allen kijken naar technologie voor oplossingen van maatschappelijke vraagstukken, dan is het belangrijk dat we ook allemaal weten waar het om gaat en wat er nodig is. Technologen werken niet in isolatie aan oplossingen, maar samen met anderen. Dan creëren we de win-win die we zoeken.

Techport investeert in technici. Technici moeten zich blijven ontwikkelen en scholen. Soms is het belangrijk om kennis en vaardigheden op te frissen. Vaak ook is scholing noodzakelijk omdat technische ontwikkelingen nu eenmaal niet stilstaan. De Techniek Campus Techport verzorgt op de locatie van de open bedrijfsschool van Tata Steel in Velsen opleidingen voor volwassenen. Het gaat om niveauverhogende opleidingen, functiegerichte opleidingen en transportopleidingen. Alle opleidingen staan open voor volwassenen, zowel voor medewerkers van Tata Steel als medewerkers van andere bedrijven en organisaties.

Technologische veranderingen gaan ook effect hebben op zaken als de organisatie van werk (nieuwe bedrijfsmodellen, bijvoorbeeld) en op de kenmerken van een bedrijf (vervallen en verschuiven van taken). Het is dan ook niet vreemd dat er onrust en onzekerheid bestaat over de impact van nieuwe technologieën. Als we de kansen willen pakken die dat oplevert, moeten we investeren in de zelfredzaamheid van mensen, in menselijk kapitaal.



HGG International is een mooi voorbeeld van samen werken ten behoeve van menselijk kapitaal. Dit MKB-bedrijf deelt kennis met anderen en werkt samen met onderwijs, klanten en toeleveranciers. Het personeel wordt door middel van zelfsturende teams voortdurend betrokken bij product- en procesinnovaties. HGG International bv is een wereldspeler op het gebied van 3D-profileren van buizen, balken en andere profielen snijden. Deze positie realiseert het bedrijf door een combinatie van loonsnijden en het ontwikkelen en leveren van snijmachines aan klanten over de hele wereld. De machines worden ingezet voor uitdagende projecten in staalconstructie / -bouw, scheepsbouw, offshore en procesindustrie.

VRAGEN OM EEN ANDERE HOUDING

Een ondernemende en onderzoekende houding is een essentiële vaardigheid voor de 21ste eeuw: mensen die innovatief en proactief handelen in een onzekere en snel veranderende context. Zelfredzaamheid is meer dan de vraag naar bètatechnici (wat gezien recente cijfers een aandachtspunt blijft): voor vrijwel alle banen is een steeds hoger niveau van digitale vaardigheden/geletterdheid nodig. Ook het belang aan internationale kennis en interculturele competenties en burgerschap in de 21ste eeuw neemt toe. In toenemende mate wordt aandacht gevraagd voor het belang van een diverse werkvloer (zowel in termen van gender als afkomst): zelfredzame mensen kunnen alleen ontstaan als er arbeidsorganisaties zijn die klaar zijn voor de 21ste eeuw. Complicerende factor is dat bedrijven en onderwijsinstellingen elkaars concurrenten (kunnen) zijn op gebieden waar expertise schaars is: zowel bedrijven als onderwijsinstellingen hebben dan behoefte aan werknemers met een specifieke set aan vaardigheden.

Permanent ontwikkelen bij Lavans. Medewerkers worden gestimuleerd om op andere afdelingen een dagdeel stage te lopen. Zo ontdekken zij hun eigen talenten en passie voor nieuwe activiteiten. Lavans stimuleert de medewerker om hun nieuwe interessegebied aan de slag te gaan. Dit heeft geleid tot groei van veel medewerkers.

Daarnaast is men gestart met "Visie zonder grenzen". Alle medewerkers hebben een antwoord geformuleerd op de volgende vragen: "welk gedeelte van ons werk is over 5 jaar overgenomen door automatisering of totaal verdwenen en wat betekent dit voor de positie van de individuele werknemer?" Dit heeft veel nieuwe energie opgeleverd. Enkele medewerkers trokken de conclusie dat er voor hen dan geen passend werk meer voorhanden is. Met hen wordt gezocht naar mogelijkheden om hun loopbaan bij andere bedrijven voort te zetten. Een mooi voorbeeld van hoe personeel betrokken is bij de toekomst van hun bedrijf en zichzelf.

LEN OM EEN EXPONENTIELE AANPAK

Regionale ecosystemen zijn essentieel voor een succesvolle transitie. In dergelijke gemeenschappen wordt leren, werken en innoveren met elkaar verbonden. Overheden, ondernemers, werkenden en onderwijs- en kennisinstellingen werken op gelijkwaardige basis met elkaar samen en investeren hierin. Door de gezamenlijkheid wordt de *return on investment* in menselijk kapitaal versterkt: $1+1=3$.

Hiervoor zijn de juiste spelers per regio nodig, die met elkaar bepalen waar ze naar toe werken en waar er gezamenlijk in geïnvesteerd wordt. Met andere woorden: het regionale ecosysteem is een belangrijke plek waar gewerkt kan worden aan een anticiperende houding ten opzichte van menselijk kapitaal. De veranderingen gaan immers zo snel dat afwachten geen optie is.



Het vermogen van mensen om zich aan te kunnen passen, wordt gereflecteerd in het regionaal DNA. Arbeidsmobiliteit is een belangrijk mechanisme voor het ontstaan van nieuwe combinaties die leiden tot innovatie. Via arbeidsmobiliteit komt een deel van de kennis van het ene bedrijf terecht bij een ander bedrijf en dat vergroot de kans op ideeën voor nieuwe producten, diensten of processen. De kans dat dit echt nieuwe ideeën zijn is groter als het gaat om mensen die van baan veranderen tussen sectoren, omdat het dan eerder om echt andere kennis gaat. Deze mobiliteit kent uiteraard grenzen: mensen bouwen gedurende hun loopbaan kennis en vaardigheden op die sectorspecifiek zijn. Het opbouwen van kennis en vaardigheden is kostbaar voor zowel werkgever als werkende. Intersectorale arbeidsmobiliteitsstromen zijn daarom selectief en vinden hoofdzakelijk plaats tussen sectoren waarvan de werkzaamheden om (deels) dezelfde kennis en vaardigheden vragen. Dit heet *skill relatedness* van sectoren en geeft inzicht in wat we het regionaal DNA noemen. Door het maximum aan een acceptabele tijd voor woon-werkverkeer, en beperkte bereid- en mogelijkheid om te verhuizen, zijn arbeidsstromen ruimtelijk beperkt. Hierdoor is het stimuleren van innovatie via *skill relatedness* zinvol op het niveau van de regio.

...DIE VOORTBOUWT OP HET TECHNIEKPACT.

Het Techniepact werkt. Om te zorgen voor meer mensen die kunnen werken met technologie, hebben werkgevers, werknemers, onderwijsinstellingen, Topsectoren, regio's, de Rijksoverheid én jongeren in 2013 het Techniepact gesloten. De gedachte achter het pact is: het herstellen van de balans tussen bèta en niet-bèta. De arbeidsmarkt heeft behoefte aan meer technici dan er worden opgeleid. De oplossing hiervoor wordt zowel benaderd vanuit het onderwijs, als vanuit de arbeidsmarkt. Met het aantrekken van de economie en het versnellen van technologische ontwikkelingen is dat vraagstuk in belang toegenomen. Wij pleiten er dan ook voor dat het Techniepact wordt doorgezet.

Het doe-karakter van het Techniepact heeft mooie resultaten opgeleverd. 36% van de instromende universitaire studenten kiest voor een bètatechnische opleiding, tien jaar geleden was dit nog 26%. In vijf jaar tijd zijn meer dan 1.200 bedrijven met mbo-instellingen gaan samenwerken. Van de sectorplannen, die in 2013-2015 zijn gestart, waren er maar liefst 28 bètatechnisch en waar €215 mln aan cofinanciering van private partijen in zat. Ook hebben de overheden, onderwijsinstellingen, werkenden en ondernemers betrokken bij het Techniepact gewerkt aan institutionele innovatie, dat wil zeggen, innovatie van het onderwijs en de arbeidsmarkt als systeem. Bijvoorbeeld via het Regionaal Investeringsfonds, waar betrokken partijen veel ruimte zien voor innovatieve ontwikkelingen. Op korte termijn heeft het bij elkaar brengen van vraag en aanbod namelijk al potentie om knelpunten op te lossen, bijvoorbeeld voor ICT-tekorten. Dit is, zoals het gehele akkoord, uitdrukkelijk een taak van overheden, onderwijsinstellingen, werkenden én ondernemers samen.

ONS ANTWOORD OP EXPONENTIELE VERANDERINGEN: EEN NATIONAAL AKKOORD

Vier jaar geleden was het urgentiebesef voor alle betrokkenen al groot, maar door alle ontwikkelingen is deze nog groter geworden. Inmiddels laten arbeidsmarkt cijfers zien dat ook de komende jaren de vraag naar technologisch geschoolden mensen hoog blijft. Voor elke startende ICT'er zijn er 13 banen. Tegelijkertijd blijkt uit cijfers van het UWV dat er ongeveer 6.700 middelbaar- en hoogopgeleide ICT'ers een WW-uitkering ontvangen. Uit deze mismatch blijkt de noodzaak voor gezamenlijk optreden van landelijke en regionale partijen. De noodzakelijke volgende stap waarin zowel de tekorten als de impact van innovaties worden geadresseerd is een nationaal akkoord zodat mensen kunnen leren, werken en groeien, de lat omhoog. De impact van technologische innovaties zal immers veel breder zijn dan de technische sectoren. Het gaat om een investering van alle betrokken partijen in het adaptief vermogen van leerlingen, studenten en werkenden. Hierbij kan worden voortgebouwd op de acties en resultaten van het Techniepact in het te sluiten nationaal akkoord.



	Eind 2013	Eind 2014	Eind 2015
Technici in de beroepsbevolking	1.464.000	1.545.000	1.460.000
...waarvan ICT	137.000	146.000	158.000
Vacatures	23.100	27.900	29.700
...waarvan ICT	-	-	11.500
Werkloosheid onder technici	7,10%	7,30%	5,90%

De kracht van de technische arbeidsmarkt

Het nieuwe kabinet heeft een regiefunctie om het Techniepact naar een hoger plan te tillen in de vorm van een nationaal akkoord. Het akkoord is gericht op de gehele keten van onderwijs, innovatie en arbeidsmarkt: leren, werken en groeien. In het akkoord kunnen uitdagingen geadresseerd worden die de stakeholders in het Techniepact ervaren, zoals de numerus fixi aan de technische universiteiten, de beperkte deelname van meisjes en vrouwen in bèta en techniek, de gebrekkige doorstroom tussen arbeidsmarktsectoren, het ontbreken van een leercultuur die ervoor zorgt dat mensen zich bijtijds op- en omscholen, de moeite die technische vmbo's hebben om de deuren open te houden en het tekort aan technisch geschoolde docenten in het beroepsonderwijs. Het is ons streven om daarbij aan te sluiten bij vergelijkbare initiatieven. Publiek-private samenwerking heeft daarbij in de hele keten meerwaarde – de toegevoegde waarde en invulling van de samenwerking varieert per schakel in de keten – door de onderlinge kruisbestuiving.

In de bijlage wordt een aanzet gegeven voor hoe het nationale akkoord verder ingevuld kan worden om tot een betere afstemming van het onderwijs op de arbeidsmarkt te komen. De partijen van het Techniepact (exclusief de ministeries)¹ gaan graag met andere (maatschappelijke) organisaties in gesprek hoe zij dit zien. Een voorbeeld zou zijn om de handen ineen te slaan met de SER, die onlangs heeft gepleit voor een nationale skills strategie.

¹ De ministeries tekenen niet mee aan dit document, omdat een pleidooi aan de formatietafel niet aan hen is.

VOORSTEL INVULLING NATIONAAL AKKOORD LEREN, WERKEN EN GROEIEN

De eerste twee pijlers zijn in verschillende onderdelen verdeeld, zodat er deelakkoorden gesloten kunnen worden op de onderwerpen binnen de bredere strategie. Bovendien hoeven mogelijke conflicten bij het ene onderwerp dan niet de voortgang van het gehele akkoord te stagneren.

In bijgevoegd document staan zowel beleidsmatige voorstellen als suggesties voor instrumenten. Het document is uitdrukkelijk géén wenslijstje aan de overheid, maar een voorstel voor een gezamenlijk op te pakken en uit te voeren agenda waarin ondernemers, overheden, werkenden en onderwijsinstellingen wederkerig investeren.

I. WENDBAAR PO – VO – MBO – HBO – WO

RUIMTE VOOR ONDERWIJSINSTELLINGEN OM ZICH TE ONTWIKKELEN EN TE PROFILEREN IN AANSLUITING OP DE EIGEN REGIO. VOOR ELK VAN DE SCHAKELS BINNEN DE ONDERWIJSKETEN ZAL DIT OP EEN ANDERE MANIER VORMKRIJGEN.

A. FUNDEREND ONDERWIJS (PO + VO): DE AANDACHT VOOR TECHNOLOGIE RICHT ZICH VOORAL OP HET BEROEPS- EN UNIVERSITAIR ONDERWIJS. JUIST BIJ DE JONGSTE KINDEREN IS AANDACHT VOOR TECHNOLOGIE CRUCIAAL. DIT VRAAGT OM INVESTEREN IN HET FUNDEREND ONDERWIJS DOOR OVERHEDEN, ONDERWIJSINSTELLINGEN, WERKENDEN EN ONDERNEMERS.

1	<p>Wetenschap en technologie</p> <p>Iedereen moet zich kunnen redden in een technologie-rijke samenleving; daar zijn investeringen voor nodig om contextrijke leeromgevingen, met onderzoekend en ontwerpend leren, te kunnen creëren waar ook bedrijven aan bijdragen. De regionale kracht van het basisonderwijs die in de afgelopen jaren is opgebouwd moet behouden blijven om basisscholen te ondersteunen. Er is een structurele en betrouwbare bekostiging nodig, zodat scholen vanuit zekerheid kunnen inzetten op wetenschap en technologie. Voor het realiseren van de in het techniekpact gemaakte afspraken is structurele financiële ondersteuning nodig. Het investeringsfonds po/vo van Overijssel is een goed voorbeeld van hoe een regionale overheid bedrijven en onderwijsinstellingen kan stimuleren om met Wetenschap & Technologie aan de slag te gaan. Landelijke samenwerking, zodat elk kind in aanraking komt met Wetenschap en Technologie, is cruciaal.</p>
2	<p>Balans kennis en vaardigheden</p> <p>Bedrijven hebben aangegeven dat <i>digitale geletterdheid</i> (waaronder <i>computational thinking</i> en mediawijsheid) en meer balans tussen kennis en (digitale) vaardigheden belangrijk zijn in het funderend onderwijs, omdat zij leerlingen het beste voorbereiden op de uitdagingen van de 21ste eeuw. Bedrijven willen ervoor zorgen dat elke po- en vo-school in Nederland een samenwerkingsverband heeft met een bedrijf, zodat elk kind kennismaakt met technologieonderwijs. Bijvoorbeeld door kennis te delen met docenten en schoolleiders en door de discussie over Onderwijs2032 te revitaliseren (o.a. ICT in het curriculum).</p>



3	Docenten cruciaal	Om leerlingen onderzoekend en ontwerpend te laten leren is de docent essentieel. Zij of hij heeft vaardigheden nodig om dit te kunnen. Er wordt geïnvesteerd in het versterken van het menselijk kapitaal in het onderwijs: de docent. Dit vraagt een structurele investering van bestuurders en directies in hun docenten.
4	Basis ICT-infrastructuur	De ICT-basisinfrastructuur van veel scholen moet aansluiten op de toekomst. Rijk, bedrijven en regio's kijken daar met scholen naar, zodat de onderwijsinstellingen beschikken over de juiste middelen om hun leerlingen voor te bereiden voor leven in de 21ste eeuw
5	Versterk het vmbo	De doorstroom van technisch vmbo naar technisch mbo is belangrijk. Dit op peil houden vraagt investeren in samenwerking door overheden, werkenden, ondernemers en onderwijsinstellingen op het vmbo in het zorgen dat leerlingen een goed beroepsbeeld krijgen door verstrekken van beroepsinformatie en arbeidsmarktinformatie (LOB), aangevuld met meer leren in de praktijk door middel van stages (LWT), fieldlabs binnen het technisch vmbo en keuzevakken die goed aansluiten op techniekopleidingen mbo. Onderwijs en bedrijven zien praktijken als een belangrijke manier van onderwijs vormgeven. Landelijke en regionale samenwerking tussen werkgevers, werknemers, onderwijsinstellingen en regionale overheden is hiervoor noodzakelijk. Uitgangspunt is dat het aanbod dekkend is. Hybride leeromgevingen, zoals het 'ontwerp duurzame comfortwoning' bij ROC Mondriaan bieden perspectief.
<p>B. BEROEPSONDERWIJS (MBO + HBO) & PRAKTIJKGERICHT ONDERZOEK: BEROEPEN ZIJN AAN RADICALE VERANDERING ONDERHEVIG. DAT IS GEEN BEDREIGING, MAAR EEN KANS DIE WE OMARMEN. HET BETEKENT DAT HET BEROEPSONDERWIJS MEE GAAT VERANDEREN TOT REGIONALE LEERWERK-INNOVEER GEMEENSCHAPPEN, ZOALS WETSUS, DE RDM-CAMPUS EN DE DUURZAAMHEIDSFABRIEK</p>		
6	Regionale afspraken en samenwerking in het beroepsonderwijs	Ons voorstel is om het regionale DNA, waarbinnen het beroepsonderwijs een sleutelrol heeft, uitgangspunt te maken. Op basis van (de vernieuwing van) dat regionale DNA worden afspraken gemaakt tussen onderwijsinstellingen, bedrijven en andere (regionale en landelijke) partners. Een nieuw kabinet trekt extra middelen uit om de investeringen van de andere partijen te co-financieren. Die investering gaat niet op in de lumpsum, maar wordt geoordeeld voor publiek-private samenwerking. Dit vraagt om samenwerken en samen programmeren door de partners op regionaal niveau. Met het regionaal investeringsfonds mbo hebben de betrokken partijen een infrastructuur in handen die verder uitgebouwd kan worden. Ook de "gouden" Centres of expertise en Centra voor innovatief vakmanschap bieden een uitstekend uitgangspunt voor regionale samenwerking
7	Stimuleren publiek-private samenwerking	Dit vraagt ook om duidelijkheid over de status van publiek-private samenwerkingen in het beroepsonderwijs. Publiek-private samenwerkingen worden als een onmisbaar element gezien als voor het toekomstbestendig maken van ons beroepsonderwijs. Tegelijkertijd lopen onderwijsinstellingen en bedrijfsleven aan tegen 'oude' wet- en regelgeving waar niet zomaar alles mag. Het is dus van groot belang om naar randvoorwaardelijke en stimulerende wet- en regelgeving te kijken om de kans op succesvolle publiek-private samenwerking zo groot mogelijk te maken. Bestaande PPS'en worden verduurzaamd

8	Voldoende goed opgeleide docenten	<p>Docenten hebben een cruciale rol. Er worden flinke tekorten verwacht (door vergrijzing van docenten en toenemende aanmeldingen van studenten in opleidingen waar docenten lesgeven). Momenteel worden veel initiatieven genomen om lerarentekorten aan te pakken, zoals in het Actieplan. Nadruk bij deze plannen ligt op duurzame inzetbaarheid, imagoverbetering, bevordering van zij-instroom en ict-innovatie. Belangrijk uitgangspunt is dat lerarentekorten een complex probleem is, waar de oplossingen van de regio en de context afhangen waarin de school zich bevindt. Een veelbelovende oplossing is om in te zetten op regionale pilots rondom hybride en circulaire carrières. Ook bedrijven hebben een rol hierin een rol: het HRM-beleid bij de werkgevers (scholen en bedrijven) wordt in lijn gebracht met het opleiden en (door)ontwikkelen van het menselijk kapitaal.</p>
9	Flexibiliteit en maatwerk in kwalificatie aanbod van onderwijsinstellingen	<p>De toenemende dynamiek op de arbeidsmarkt vraagt om een flexibeler stelsel: met de keuzedelen en de brief 'Responsief mbo' wordt een goede stap gezet. Wetgeving wordt gericht op variëteit i.p.v. uniformiteit. De mogelijkheden die nu al zijn om regionale keuzes te maken worden beter gebruikt. Een voorbeeld hiervan is de mogelijkheid om interdisciplinair op te leiden. Vanuit OCW wordt hier al mee geëxperimenteerd. Regionale en landelijke werkgevers, werknemers en docenten zijn aan zet om gezamenlijk te werken aan hoe dit per regio uitgebouwd kan worden. Het is wenselijk hier de beschikbare werkgelegenheid op de arbeidsmarkt in ogenschouw te nemen.</p>
10	Mbo 1 en 2 hebben ook een plek op de inclusieve arbeidsmarkt	<p>De impact van technologische innovaties wordt misschien wel het meest gevoeld door mensen die mbo 1 of 2 geschoold zijn en geschoold (gaan) worden. Wat betreft de beschikbaarheid van leerwerkplekken en de toegankelijkheid van deze niveaus en de kansen op werk na diplomering is er werk aan de winkel. Werkgevers, werknemers, overheden en onderwijsinstellingen zijn gezamenlijk aan zet om er voor te zorgen dat de niveau 1 en 2-gediplomeerden op de (inclusieve) arbeidsmarkt een plek krijgen, tijdens de opleiding en daarna (ook bij uitval). Daar toe is regionale samenwerking, tussen alle partners, een vereiste. De regio wordt de ruimte gegeven om hieraan te werken op een manier die het best bij de eigen context past. Ook op landelijk niveau zullen de overheid (de betrokken ministeries), de koepelorganisaties van werkgevers en onderwijs voor deze brede doelgroep meer samenwerken voor een meer gezamenlijk, integraal beleid, met oog voor beschikbare werkgelegenheid in sectoren. Daarnaast blijft binnen het technisch mbo en zeker voor (kwetsbare) jongeren het leren in de praktijk van groot belang. De kracht van het mbo nu en in de toekomst zit in de goede combinatie van schooleren en praktijkleren. Dus studenten die binnen het onderwijs en leerbedrijven klaargestoomd worden voor de toetreding op de arbeidsmarkt met echte praktijkervaring en vakmanschap</p>
11	Stimuleer praktijkgericht onderzoek	<p>Investeren in innovatie heeft een aantrekkende werking op de economie, ook in praktijkgericht onderzoek via het stimuleren van technologische lectoren en practoren om de ingezette transitie in het beroepsonderwijs verder te stutten. Praktijkgericht onderzoek is een relevante schakel in de wetenschapsketen met een direct belang voor innovaties in bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties én de kwaliteit van de professionals, bijvoorbeeld door de betrokkenheid van studenten en docenten bij onderzoek.</p>
12	Versterken internationale (kennis)uitwisseling en stages in het mbo	<p>Stimulering van internationale (kennis)uitwisseling en stages draagt bij aan de kwaliteit van het middelbaar beroepsonderwijs en versterkt de ontwikkeling van 21e eeuwse beroepsgerichte competenties.</p>

C. UNIVERSITAIR ONDERWIJS & ONDERZOEK: HET GAAT GOED MET DE INSTROOM IN HET WO, HET IS ZAAK DEZE INSTROOM TE VERDUURZAMEN EN TE STUTTEN LANGS DE INHOUDELIJKE LIJN DIE ONDERWIJS MET ONDERZOEK VERBINDT

13	Impuls bekostiging	Onderwijsinstellingen lopen nu tegen de grenzen van het bekostigingsmodel aan, omdat het onvoldoende meebeweegt met de studentengroei. Mede daardoor moeten numen fixi afgekondigd worden. Dit is zorgelijk, want de arbeidsmarkt heeft nog steeds behoefte aan bètatechnici; het geeft een verkeerd signaal af aan jongeren die voor hun studiekeuze staan. Zorg voor een bekostigingsmodel dat duurzaam is voor de toekomst.
14	Investeren in innovatie mede door human capital en innovatie aan elkaar te verbinden.	Investeren in innovatie heeft een schoorsteenwerking: als er nu substantieel meer geïnvesteerd wordt, zie je dat binnen tien jaar terug in de werkgelegenheid. Investeren in bètaonderzoek heeft een schoorsteenwerking. Internationaal gezien investeert Nederland nu weinig in bètatechnisch onderzoek, de onder-investeringen op dit gebied moeten gecorrigeerd worden. Dit kan o.a. door andere ministeries dan OCW ook een X-percentage van hun budget aan innovatie te laten besteden en door TKI-financiering gegeneerd te laten worden door de human capital activiteiten die bedrijven ondernemen. Nederland loopt achter op het gebied van onderzoek in natuur- en scheikunde. Dat heeft ook consequenties voor de kwaliteit van het onderwijs op deze cruciale gebieden. Het manifest van de Raad voor Natuur- en Scheikunde biedt aanknopingspunten.
15	Talentprogramma's bedrijven uitbouwen	Het extra-curriculair aanbod voor technisch georiënteerde talenten wordt uitgebreid, door regionale samenwerkingen tussen hoger onderwijsinstellingen, bedrijven en andere regionale partners te stimuleren. Op deze manier hoeven studenten niet achter de bar te staan als bijbaan, maar kunnen zij zich ook inhoudelijk en persoonlijk ontwikkelen bij wijze van bijbaan. Een landelijk dekkend aanbod is hierbij wenselijk.
16	Beroepsbeeld educatie en beroepsveld verkenning	Bedrijven investeren in het beeld dat jongeren hebben van wat het betekent om bij een technisch/technologisch bedrijf te werken, om zoveel mogelijk studenten te behouden voor technologische bedrijven.

II. PERMANENT ONTWIKKELEN

EEN CONTINU VERANDERENDE WERELD VRAAGT OM MENSEN DIE WENDBAAR EN WEERBAAR ZIJN EN DE ZEKERHEID VOELLEN OM ZICH TE BLIJVEN ONTWIKKELEN. DIT VRAAGT OM INVESTERINGEN IN DE FORMELE EN INFORMELE KANT VAN DE ONTWIKKELING. HET GAAT HIERBIJ OM STARTERS, HERSTARTERS EN DOORSTARTERS EN ZOWEL OM PUBLIEKE ALS PRIVATE AANBIEDERS. ONTWIKKELGEMEENSCHAPPEN, WAAR LEREN-WERKEN-INNOVEREN BIJ ELKAAR KOMT, STAAN CENTRAAL.

A. FORMEEL HET BIJ- EN OPSCHOLEN VAN ZITTEND PERSONEEL DOOR HET STIMULEREN VAN LERENDE OMGEVINGEN EN FLEXIBEL EN OP MAAT LEREN

17	Stimuleren lerende omgeving	<p>Er is een breed gedragen gevoel dat het arbeidsmarktbestel een lerende omgeving afremt, in plaats van stimuleert. Nederland doet het niet slecht op het gebied van scholing, maar met wat er op ons af komt, zullen we dingen anders moeten gaan doen, zodat we er kansen van kunnen maken en deze kunnen pakken. Zekerheden zijn nu gekoppeld aan het hebben van een bepaalde baan, in plaats van het hebben van werk. Experimenten rondom bijvoorbeeld het benutten van transitievergoedingen zijn hiervoor wenselijk. Met andere woorden: werknemers nemen ook hun eigen verantwoordelijkheid. (Dit is overigens niet haalbaar zonder de juiste cultuur, waarin ruimte wordt gegeven aan de ontwikkeling van mensen, zie punt 20, hieronder.)</p>
18	Mismatch & schaarste: scholing op maat en meer flexibiliteit en stimuleren zijinstroom	<p>Scholing op maat en meer flexibiliteit zou kunnen bijdragen aan het stimuleren van een lerende omgeving. Om de mismatch op de Nederlandse arbeidsmarkt terug te dringen (werkloosheid in bepaalde sectoren, terwijl er ook meer dan genoeg banen zijn) is het belangrijk dat werkenden hun vaardigheden up to date houden. Werkgevers én werknemers zetten in op het herscholen van werknemers wiens banen aan grote verandering onderhevig zijn. Via zijinstroom bevorderende maatregelen kunnen ook de meest urgente knelpunten worden opgelost. Ondanks dat dit gezamenlijk wordt opgepakt, ligt een sleutelrol bij het individu. Het individu gaat de verantwoordelijkheid gaan voelen voor het onderhouden van het eigen vakmanschap. Ondanks het belang van permanent leren en ontwikkelen investeert niet iedereen hier voldoende in. Vanuit werknemers zit dit in een combinatie van een gebrek aan urgentiebesef, beperkt gevoel van eigenaarschap, negatieve leerervaringen in het verleden, weinig steun van de omgeving of tijdgebrek. Dit soort oorzaken maakt dat het nodig is mensen bewust te maken van het belang van permanent leren, relevante informatie op een toegankelijke manier beschikbaar te stellen en ondersteuning te bieden bij het articuleren van hun leer- en ontwikkelvragen. (Dit is overigens niet haalbaar zonder de juiste cultuur, zie punt 20, hieronder.)</p>
19	Faciliterende overheid voor permanent ontwikkelen	<p>De rol van de overheid transformeert naar meer stimuleren en faciliteren, gezien het belang van informeel leren (zie hieronder) en eigenaarschap van de werkende. De overheid zou hierbij ook kunnen nadenken over specifieke inzet op de vraag van kwetsbare groepen.</p>
<p>B: INFORMEEL IEDEREEN MOET LEREN, MAAR 90% VAN LEREN GEBEURT OP DE WERKPLEK. DUS ER MOET VEEL AANDACHT NAAR LEREN OP DE WERKPLEK</p>		
20	Leven lang blijven leren ontwikkelen: cultuur	<p>Het is de ambitie dat werkgevers de cultuur en organisatie samen met werkenden zo inrichten dat deze gericht is op (informeel) ontwikkelen en vernieuwen. Dit vraagt om een cultuur van leren, op elk niveau. Innoveren is de basis van een bedrijf om morgen nog relevant te blijven. De investeringsfiscaliteit moet goed geregeld zijn (kosten voor bedrijven, individuen en fondsen). Bedrijven bedden innovatie in de bedrijfsstrategieën in en laten deze doorklinken in hun hele organisatie: bedrijven transformeren zich en de ambitie klinkt steeds sterker door dat zij lerende organisaties willen worden, en dat leren begint bij de individuele medewerkers. Er is behoefte aan een HRM-beleid 4.0 (of een ondernemer met oog hiervoor), waarna gekeken wordt naar wat medewerkers nodig hebben om hun talenten en passies optimaal te kunnen ontwikkelen. Ondernemers wisselen goede voorbeelden uit, over het belang van leren en manieren waarop dit bevordert kan worden te stimuleren. Moderne leertools, zoals videoapps, kunnen hierbij helpen.</p>

21	Stimuleer sociale innovatie	<p>Niet alleen technologische innovatie is van belang, ook sociale innovatie. Technologische innovatie kan alleen slagen als de werkgever samen met de werknemers manieren vindt om de implementatie van nieuwe technologie vorm te geven. Daardoor kunnen nieuwe arbeidsorganisaties ontstaan waarvan mensen profiteren en waardoor de concurrentiepositie van bedrijven verbetert. Dit proces van sociale innovatie kan uiteindelijk wordt ondersteund door HRM-beleid 4.0 en coo's. Om deze processen in praktijk te testen is besloten om binnen Smart Industry een fieldlab sociale innovatie op te richten dat samenwerkt met technologische fieldlabs waarin overheden, onderwijsinstellingen, ondernemers en werknemers in de praktijk onderzoeken hoe de digitale informatie het beste kan worden vormgegeven.</p> <p>Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat een overstap tussen sectoren waar om vergelijkbare vaardigheden gevraagd worden innovatie stimuleert. Open beschikbare informatie (bijvoorbeeld over vacatures en beschikbare financiering) kan hierbij helpen, maar ook financiële regelingen om cross-sectorale overstappen te stimuleren. Bijvoorbeeld via de informatie van het Planbureau voor de Leefomgeving, SBB of het arbeidsmarktdashboard van Brainport Network</p>
22	Bevorderen van transparantie op de arbeidsmarkt en intersectorale mobiliteit	

III. ALGEMEEN: DE MENS CENTRAAL

23	Vrouwen en meisjes: toename van 20% in scholing en werk	<p>Nederland loopt internationaal gezien nog steeds achter op andere landen als het gaat om de deelname van vrouwen in beta en technische beroepen. Een evenwichtige samenstelling van de arbeidsvloer bevordert innovatie. Daarom moet over de gehele linie (onderwijsketens én werkveld) meer gedaan worden aan meisjes en vrouwen in de (harde) techniek.</p>
24	Interdepartementale samenwerking tussen ministeries.	<p>Onderlinge afstemming en focus is van groot belang op regionaal en nationaal niveau. Breed en samenhangend overheidsbeleid op leren-werken-innoveren. Stem de investeringen en inzet van departementen (bijvoorbeeld in innovatie) op elkaar af om te komen tot een win-win en meer dan de som der delen.</p>
25	Slimme samenwerking	<p>Een systeem voorbij de verkokering, een systeem van 'schering en inslag' waar landelijk en regionaal elkaar raken en versterken. leidend tot slimme combinaties van landelijke sectoriaal arbeidsmarktbeleid en regionale HC-agenda's</p>
26	Werving en binding internationale studenten en kenniswerkers	<p>Er wordt gezamenlijk ingezet op het aantrekken en behouden van internationale kenniswerkers en studenten. Buitenlands talent blijft nodig voor onderwijs, onderzoek en innovatie. Het vestigingsklimaat voor internationaal talent wordt versterkt. Niet alleen door opleidingsmogelijkheden in het Nederlandse HO, maar ook door carrièreperspectief na afronding van de studie, en verruiming van mogelijkheden voor partners en kinderen. Wachtlijsten voor internationale scholen worden weggewerkt, en onderwijs-brede internationalisering met aandacht voor tweetalig onderwijs maakt ook regulier onderwijs aantrekkelijker voor <i>internationals</i>.</p>
27	Versterken door verbinden	<p>De infrastructuur rondom technologie-educatie en technologiepromotie en voorlichting is gefragmenteerd. Deze wordt met elkaar geïntegreerd, zodat er meer massa en impact wordt gecreëerd. Dat leidt dan uiteindelijk tot een minder gefragmenteerd en sterker aanbod</p>
28	Ondernemende houding stimuleren	<p>Bedrijven, onderwijsinstellingen en overheden stimuleren (en financieren) ondernemerschapsonderwijs als essentiële vaardigheid voor de 21ste eeuw. Ondernemerschap als houding draagt namelijk bij aan zelfredzame burgers.</p>

Techniekpact
De heer D. Terpstra
Postbus 76
2501 CB DEN HAAG

Kenmerk: 201700361

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Terpstra,

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 a faint printed name.

Drs. E. Schippers





Vereniging van
Institutionele Beleggers
in Vastgoed, Nederland

Brief aan de formateur
mevrouw drs. E.I. Schippers
p/a Tweede Kamer
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

WTC Den Haag
Toren E, 21^e verdieping
Prinses Margrietplantsoen 84-A
2595 BR Den Haag

Briefnummer: 2017.77

Den Haag, 7 april 2017

Betreft: **Wat kunnen institutionele vastgoedbeleggers bijdragen?**

Geachte mevrouw Schippers,

Institutionele vastgoedbeleggers kunnen een grote bijdrage leveren aan investeringen die Nederland moet gaan doen. Onze leden zijn actief in de woningmarkt, de winkelmarkt en de kantoor- en bedrijfsruimtenmarkt. Onze leden hebben ambities om hun vastgoed substantieel te verduurzamen.

Voor de **woningmarkt** is essentieel het toevoegen van markthuurwoningen in het middensegment tussen de koopwoningmarkt en de sociale voorraad. Ook zorgwoningen vormen een interessante beleggingscategorie. Maatregelen:

- Stel marktpartijen in staat om ook het huursegment tussen € 587 en € 711 sterk te vergroten!
- Verlaag daarom de liberalisatiegrens voor marktpartijen (naar € 587). Er kan dan ook weer in huurwoningen vanaf die grens geïnvesteerd worden.
- Wijs meer bouwlocaties aan voor markthuurwoningen (met daarbij passende grondprijzen).
- Stel in ieder woningbouwplan een substantieel aandeel (25 tot 40%) markthuurwoningen vast.
- Stimuleer verkoop van duurdere, op de markt gerichte huurwoningen door woningcorporaties, zodat corporaties dan weer in nieuwe sociale huurwoningen, renovatie/verduurzaming van de bestaande voorraad en sociale zorgwoningen kunnen investeren.
- De verhuurdersheffing afschaffen of verlagen (tot € 587) voor institutionele beleggers; deze hebben immers nooit staatssteun ontvangen en zijn onterecht in de heffing betrokken.

Voor een **gezonde winkelmarkt** gaat het om investeringen in kansrijke winkelgebieden en het organiseren van krimp op kansarme plekken. Daarvoor zijn duidelijke keuzes van overheden nodig. Ook moet er meer evenwicht worden aangebracht tussen de belangen van verhuurders en huurders in het huurbeleid winkelruimte, dat nu een blokkade vormt voor vernieuwing. Het is helaas nog niet gelukt om via de Retailagenda tot die noodzakelijke aanpassingen te komen. We hebben de minister van EZ gevraagd nu de regie te nemen.

De **kantorenmarkt** vertoont tekenen van herstel. De vanaf 2014 dalende leegstand zette zich door in 2016 tot 12,5%. Er werd gelukkig nauwelijks nieuwbouw gerealiseerd, buiten enkele specifieke toplocaties. De overheden kunnen echter deze markt sturen door een veel strakker kantorenbeleid te voeren en overtollige planvoorraad zoveel mogelijk te schrappen.

Graag wensen wij u succes bij de informatiefase voor een nieuw kabinet!

Met vriendelijke groet, IVBN


Frank van Blokland, directeur

IVBN
De heer F. van Blokland
WTC Den Haag
Toren E, 21^e verdieping
Prinses Margrietplantsoen 84-A
2595 BR DEN HAAG

Kenmerk: 201700363

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Van Blokland,

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

201700364



Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. Drs. E.I. Schippers
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 7 april 2017

Kenmerk: 06-03-02-2080NB

Betreft: aanbevelingen NAJK ten aanzien van land- en tuinbouwsector

Geachte mevrouw Schippers,

U mag de komende periode de mogelijkheden onderzoeken voor een nieuw kabinet. Wij willen u door middel van deze brief vragen om rekening te houden met de belangen van jonge boeren en tuinders.

Continuïteit Nederlandse land- en tuinbouw

Het Nederlands Agrarisch Jongeren Kontakt (NAJK) staat voor de toekomst van jonge boeren en tuinders. Al jaren staat het aantal jonge boeren en tuinders die een agrarisch bedrijf voort willen zetten, onder druk. Het is voor de continuïteit van de agrarische sector van groot belang dat jonge boeren en tuinders de ruimte krijgen en weer volop perspectief zien om te ondernemen in de groene ruimte.

De land- en tuinbouw raakt iedereen. Daarom hopen wij dat het nieuwe kabinet prioriteit maakt van de land- en tuinbouw. Dat er een ministerie komt voor landbouw, met veel passie en trots voor de Nederlandse agrarische sector en natuurlijk in het speciaal de jonge boeren en tuinders.

Uitdagingen Nederlandse land- en tuinbouw

Daarnaast is het ook een belangrijke periode omdat de toekomst een aantal grote uitdagingen kent. Klimaatverandering, bodemvruchtbaarheid en het nieuwe Gemeenschappelijk Landbouwbeleid zijn een aantal van deze belangrijke uitdagingen. Wij als jonge agrarisch ondernemers willen hier graag een passend antwoord op geven. Jonge boeren en tuinders hebben goud in handen als de overheid inzet op duurzame oplossingen die de land- en tuinbouw te bieden hebben.

Inzet kabinet

NAJK heeft de belangrijkste thema's voor de nieuwe regeerperiode kernachting weergegeven in twaalf punten. In de aankomende regeerperiode zou het kabinet zich in moeten zetten op:

NAJK
Bemuurde Weerd O.Z. 12
3514 AN Utrecht

T 030-2769869
E info@najk.nl
W www.najk.nl

IBAN NL18RABO03945385 01
KvK 40483585

DBNAJK
@NAJKtweets



- 1) Het sluiten van mineralenkringlopen waarbij evenwichtsbemesting het streven is;
- 2) CO₂-vastlegging in de bodem om zo te werken aan de bodemkwaliteit en het milieu;
- 3) Langdurige en reguliere pachtovereenkomsten ten behoeve van bodemvruchtbaarheid en bedrijfszekerheid;
- 4) Versimpeling van het huidige mestbeleid zodat het doelmatiger wordt en echt stuurt op het doel: waterkwaliteit;
- 5) Ruimte voor innovatieve mestverwerkingsinitiatieven op bedrijfsniveau en in collectief verband, waarbij dierlijke mest ook verwerkt kan worden tot kunstmest;
- 6) Een eerlijke verdeling van marktmacht in de keten;
- 7) Een Jonge Landbouwersregeling die aansluit bij de behoefte van jonge agrarische ondernemers die een bedrijf starten of net overgenomen hebben;
- 8) Versterking van het innovatieve karakter van de tuinbouwsector op het gebied van CO₂-reductie;
- 9) Het maximaliseren van de top-up voor jonge boeren, waardoor zij in de lastige fase na bedrijfsovername financiële ruimte houden;
- 10) Het doelmatig inzetten van budget uit het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid voor directe ondersteuning aan jonge landbouwers, risicobeheersing en prestatievergoedingen voor duurzame teelten;
- 11) Groen onderwijs en het blijven bijscholen van mensen werkzaam in de land- en tuinbouw;
- 12) Beschikbaarheid van publiek geld en de mogelijkheden om ondernemers gezamenlijk bij te laten dragen aan fundamenteel onderzoek ter verbetering van de land- en tuinbouw.

Wij wensen u veel succes en wijsheid toe de aankomende tijd aan de onderhandelingstafel!

Hoogachtend,



Andre Arfman
voorzitter NAJK

NAJK
Bemuurde Weerd O.Z. 12
3514 AN Utrecht

T 030-2769869
E info@najk.nl
W www.najk.nl

IBAN NL18RABO03945385 01
KvK 40483585

 DBNAJK
 @NAJKtweets



Nederlands Agrarisch Jongeren Kontakt
De heer A. Arfman
Bemuurde Weerd O.Z. 12
3514 AN UTRECHT

Kenmerk: 201700365

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Arfman,

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,



Drt. B.A. Schippers



Drechtsteden

Postbus 619 3300 AP Dordrecht

Aan de informateur
Mw. E. Schippers

p/a
2^e Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Bezoekadres
Spuiboulevard 298
3311 RR Dordrecht

IBAN: NL66BNGH0285127853
BIC: BNGHNL2G

Telefoon: 078-770 4806
Fax: 078-770 80 91
E-mail: kh.willems@dordrecht.nl

Behandeld door: K.H. Willems
Onderwerp: Regiodeal met Rijk

Datum: 6 april 2017
Ons kenmerk: BDR/17/1830458
Uw kenmerk: -

Geachte mevrouw Schippers,

Drechtsteden wil Regiodeal met Rijk

Wij bieden u een propositie aan voor een integrale gebiedsbenadering waarin we, naar analogie van citydeals, een *Regiodeal* willen aangaan met het Rijk. We willen 'Wonen' en 'Werken' als leidende opgaven positioneren in een financieel en programmatisch arrangement waarin we met innovatieve en duurzame oplossingen de (maritieme) economie, arbeidsmarkt en de woningkwaliteit versterken. Dit gaat gepaard met een investeringsvraag van 2,5 miljard.

De regio Drechtsteden is uw partner in het volbrengen van opgaven waarin we elkaar kunnen en moeten helpen. Wanneer we kennis hebben van elkaars uitdagingen dan verrijzen er mede via een integrale gebiedsbenadering en -programmatische aanpak ook perspectieven die leiden tot het gewenste resultaat. Bundeling van publieke en private kracht, kennis en kapitaal is hierbij het parool.

Drechtsteden: vitale regio maar staat onder druk.

De regio Drechtsteden is een vitale regio met veel (intrinsieke) kwaliteiten op het gebied van wonen, werken en ontspanning. De regio fungeert in weg, spoor en water als economisch draaischijf; van groot belang voor de (verdere) ontwikkeling van de mainport met het achterland. De regio huisvest internationale ondernemingen op het gebied van scheepsbouw en offshore en is trots dat 70% van de Nederlandse waterbouwsector er is gevestigd. In toenemende mate onderscheidt het MKB zich als banenmotor. We observeren in de regio een grote innovatiekracht die veel perspectief biedt voor groei van de werkgelegenheid. Niet alleen in de (maritieme) maakindustrie maar ook in de logistiek en havengerelateerde sectoren.

De regio bezit een grote aantrekkelijkheid voor wonen, werken en ontspanning. De regio is via verschillende vervoersmodaliteiten goed ontsloten en heeft een kwalitatief en divers vestigingsklimaat te bieden dat nieuwe ondernemers moet aantrekken. Ook op onderwijs timmert de Drechtsteden aan de weg. Via nieuwe concepten als het Fieldlab Duurzaamheidsfabriek wordt het bedrijfsleven nauw betrokken bij het opleiden van gekwalificeerde vaklui en vinden ze aansluiting bij de vraag vanuit de markt. Tot slot zijn de Drechtsteden omgeven door veel water en groen.

De nabijheid van NL Delta Biesbosch-Haringvliet, dat recent is uitgeroepen tot een van de vier mooiste natuurgebieden van Nederland, biedt vele mogelijkheden voor een optimale natuurbeleving.

Toch staat de vitaliteit van de Drechtsteden fors onder druk. Hoewel de komende jaren een beperkte groei van bevolking wordt verwacht toont onderzoek aan dat er zich vervolgens een daling aandient wanneer maatregelen uitblijven. De beroepsbevolking woonachtig in de regio komt niet aan de slag omdat er te weinig werk is. Hier is sprake van een forse disbalans. Daarentegen voorspelt het UWV een grote krapte op de arbeidsmarkt in de Drechtsteden voor technologische en ICT beroepen op HBO niveau. Ook neemt de arbeidsparticipatie dramatisch af door de toename van files met name op de A15 en A16 en de recente verschraving van de Intercity-kwaliteit op de lijn Den-Haag-Rotterdam-Dordrecht-Breda. Woon- en werklocaties zijn daardoor in de regio slecht bereikbaar geworden. Ook benutten we onvoldoende het potentieel van de Drechtsteden als woongebied. Het woningaanbod (9%) sluit niet aan bij de vraag van hoger opgeleiden (18%).

De daling van de bevolking wordt naar verwachting nog versterkt door de trend dat mensen de Drechtsteden verlaten omdat er onvoldoende woningvoorraad is vanwege een toename van de trend dat huishoudens kleiner worden. Onmiskenbaar zal de bevolkingsdaling een negatief effect veroorzaken op de voorzieningen alsmede de detailhandel. Deze zullen in omvang, kwaliteit en diversiteit verdunnen en teruglopen. De Drechtsteden laten momenteel een grote discrepantie zien tussen de kwaliteiten van de regio als woon- en werkgebied en de sociaaleconomische positie van de bevolking. Zonder interventies zal deze kloof groter worden.

Ook op sociaal terrein dienen zich grote zorgen aan. Er dreigen grote tekorten te ontstaan in de Sociale Werkvoorziening van de Drechtsteden. Door de afnemende Rijksbijdrage zal in de komende vier jaar een cumulatief tekort ontstaan van circa 7,3 miljoen dat verder kan oplopen indien loon- en prijsstijgingen nog volgen. Tekorten die onmogelijk door de gemeenten van de Drechtsteden gedragen kunnen en grote gevolgen hebben voor de uitstroom van WSW werknemers. Zonder Rijkscompensatie zijn we genoodzaakt om de WSW uitstroom in te perken en zal de (re)integratie naar de arbeidsmarkt fors dalen.

2,5 miljard voor duurzame bereikbaarheid, woningbouw, HBO onderwijs en ondersteuning kwetsbare groepen

Een maritieme topregio, die circa 1,35% bijdraagt aan het BNP, dreigt geschiedenis te worden wanneer wij geen robuuste en duurzame interventies plegen en we niet onze krachten gaan bundelen. We moeten deze uitdagingen gezamenlijk als overheden (gemeente, regio, provincie en Rijk) integraal aanpakken en het 'Verschil Maken'.

Wonen en werken! Twee belangrijke bouwstenen voor welvaart, veiligheid en geluk. Regio Drechtsteden wil binnenstedelijk circa 30.000 woningen realiseren en zo substantieel bijdragen aan de opgave om in de Zuidelijke Randstad 230.000 nieuwe woningen te bouwen. Wij willen onze investeringen en stimuleringsmaatregelen verruimen om de regio voor de (innovatieve) ondernemer nog aantrekkelijker te maken en zien we perspectieven om, tegen de achtergrond van o.a. de sterke regionale innovatiekracht, ligging en vervoersknooppunt, in de regio in de komende 20 jaar circa 30.000 banen te creëren. Banen die zich richten op de duurzame maakindustrie (bouw windmolens, meetapparatuur), logistiek, havengerelateerde sectoren en leisure. Tot slot investeren we in innovatieve onderwijsconcepten. We willen via het fieldlab/campusmodel werken aan meer gekwalificeerde arbeidskrachten op HBO niveau die moeiteloos kunnen instromen naar de techniek- en ICT sector.

Dit kunnen we alleen doen als het nieuwe kabinet mee wil investeren. De Drechtsteden vragen 2,5 miljard van het Rijk in een tijdsbestek van 10 jaar voor:

1. Binnenstedelijke woningbouw (met name in het hogere segment) middels een nieuwe ISV maatregel. Rijksbijdrage draagt bij in het bouwrijp maken van grond (sanering van oude industriegebieden, veiligheidszones creëren langs het spoor en verplaatsen van bedrijven naar buiten de stad) en verruiming van de regelgeving.
2. Verruiming van de MIT voor het MKB ter stimulering van innovaties en groei.

3. Duurzame verbetering bereikbaarheid A15 (traject Papendrecht-Gorinchem). Bij deze verbreding willen we investeren in duurzaamheid, innovatie en vergroening van de mobiliteit.
4. Optimalisering van de intercity-kwaliteit en/of aanleg van aanvullende vervoersmodaliteiten als lightrail op de lijn Den-Haag-Rotterdam-Dordrecht-Breda.
5. Regelvrijheid per arbeidsmarktregio voor HBO ontwikkeling, (structurele) financiering van de doorontwikkeling van Duurzaamheidsfabriek naar campus als beproefd en succesvol onderwijsconcept en een eenmalige bijdrage aan de ontwikkeling van technisch onderwijs.

Met de verlangde investeringen verhogen we de aantrekkelijkheid van stad en regio als woon- en werkgebied en versterken we ons daily urban system. Tevens creëren we perspectief voor de versterking van de stedelijke economie die zich zal vertalen in een groei van het aantal inwoners, meer banen, betere kwalitatieve aansluiting van het onderwijs op de vraag van de arbeidsmarkt en stijging van onze positie op de sociaaleconomische ladder. Tot slot. De sociale werkvoorziening maakt deel uit van ons sociaal weefsel. We blijven waarde hechten uitvoering te geven aan ons sociaal gezicht. Onze oproep om de bekostiging van de WSW te herzien waardoor weer (re-)integratie mogelijk wordt is niet vrijblijvend. De beste (re-)integratie is actief deelnemen aan het arbeidsproces.

Dit vraagt van ons als Rijk en regio verdere aanscherping ons in te richten op maatschappelijke urgentie en een flexibele programmasturing waarbij we de geografische grenzen loslaten. We willen het '*Verschil Maken*' en pleiten voor een robuuste *Regiodeal* met het Rijk. Programma's waarin de thema's bereikbaarheid, economie, onderwijs en arbeidsmarkt samenvloeien en elkaar versterken en ontschotting van regionale- en departementale budgetten mogelijk wordt. Immers, vraagstukken anno 2017 zijn nagenoeg altijd samengesteld en gaan over grenzen van gemeentelijke- en regionale overheden, beleidsdomeinen en begrotingsprogramma's heen.

Hoogachtend,
het Drechtstedenbestuur,

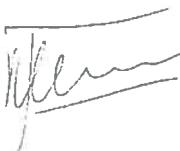

drs. M.J.A. van Bijnen MBA
secretaris


P.A.C.M. van der Velden
voorzitter

Werkgevers Drechtsteden
Namens Federatie Samenwerkende Ondernemersverenigingen Drechtsteden



Ir. T.G. Muller
voorzitter



cc Fractievoorzitters 2^e Kamer der Staten-Generaal

Drechtsteden
De heer M.J.A. van Bijnen
Postbus 619
3300 AP DORDRECHT

Kenmerk: 201700367

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Van Bijnen,

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, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Dr. E.W. Schippers

Correspondentieadres:
Valeriusplein 6
1075 BG Amsterdam

201700368



Associatie Hospicezorg
Nederland

Aan de informateur
Mevrouw E.I. Schippers
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

6 april 2017

Cc.: De vertegenwoordigers van de partijen VVD, CDA, D66 en GroenLinks

Geachte informateur, mevrouw Schippers,

In de komende twintig jaar zal een gevolg van de vergrijzing zijn dat een steeds hoger aantal mensen overlijdt. De helft van dit aantal sterft na een ziekbed. Het is van belang dat deze mensen kunnen rekenen op passende en tijdige zorg rondom het levenseinde. Palliatieve zorg is een essentieel onderdeel van onze gezondheidszorg.

De **Associatie Hospicezorg Nederland (AHzN)** maakt zich sterk voor hoogwaardige hospicezorg met de nadruk op kwaliteit, kennisopbouw en kennisverspreiding. De AHzN verstaat onder hospicezorg: multidimensionale zorg aan mensen in de palliatief terminale fase (en hun naasten) door een multidisciplinair team van formele en informele zorgverleners met het doel optimale kwaliteit van leven, rouw en sterven bereikbaar te maken.

De reden dat wij ons tot u richten, is dat het in de komende kabinetsperiode noodzakelijk is hospicezorg tot een volwaardig en essentieel onderdeel van onze (palliatieve) gezondheidszorg te maken. Het vorige kabinet heeft goede stappen in de verbetering van de palliatieve zorg gezet. Echter onder andere door de stelselwijzigingen in de langdurige zorg is een aantal **knelpunten** ontstaan die nog niet zijn opgelost. Deze willen wij graag onder uw aandacht brengen:

- a. Palliatieve zorg vraagt om een professionele en multidisciplinaire benadering. Palliatieve zorg kan tot op heden door een ieder worden gegeven. Echter gezien de aard van de zorg is aandacht voor de kwaliteit van zorg nodig. De AHzH heeft op basis van zelfregulering kwalitatieve voorwaarden aan hospices gesteld.
- b. De financiering van de palliatieve zorg in hospices is versnipperd en niet eenduidig. De meeste hospices worden gefinancierd in onderaannemerschap uit de Zorgverzekeringswet (aanspraak *Wijkverpleging of Eerste Lijnsverblijf*). De overige hospices worden gefinancierd via de Wet Langdurige Zorg. Er is sprake van inpassing in de reguliere zorgfinanciering. Bij alle drie de bekostigingsvarianten wordt onvoldoende recht gedaan aan de essentie van de hospicezorg. Eén van de consequenties is dat de financiering van hospices qua gelden concurreert met de wijkverpleging en eerstelijnsverblijf. Deze vormen van zorg nemen beide in omvang toe waardoor de druk op het beschikbare budget groeit.



Correspondentieadres:
Valeriusplein 6
1075 BG Amsterdam



- c. Hospices hebben te maken met doelmatigheidskortingen en budgetplafonds. Dat impliceert dat mensen die in de palliatieve of terminale fase kiezen voor hospicezorg niet in een hospice kunnen verblijven indien het plafond bereikt is. Wij vinden dat een ongewenste situatie.

Om bovenstaande redenen wil de AHZN bij u **pleiten voor**:

- a. Het stellen van eisen aan de kwaliteit van hospicezorg. **Eén verplicht kwaliteitssysteem voor alle hospices** om in de palliatieve terminale fase multidimensionale zorg te leveren: Prezo Hospicezorg.
- b. Een **eigenstandige positie in de financiering** van hospicezorg tot uitdrukking komend in integrale tarifiering en een eigenstandige onderhandelingspositie ten opzichte van zorgverzekeraars.
- c. De **afschaffing van budgetplafonds en doelmatigheidskortingen voor hospicezorg** teneinde mensen in de laatste fase van hun leven die voor palliatieve zorg in een hospice kiezen, niet in hun keuze te beperken.

Wij vragen u de bovenstaande punten in de vorming van **nieuw beleid** op te nemen teneinde de hospicezorg een essentieel, volwaardig en eigenstandig onderdeel te laten zijn van de Nederlandse gezondheidszorg. Wij zijn u dankbaar voor uw inspanningen voor de hospicezorg in Nederland.

Met vriendelijke groeten,

Namens de leden van de Associatie Hospicezorg Nederland,



Mevr. J.H. Koningswoud-ten Hove

Voorzitter

Associatie Hospicezorg Nederland
Mevrouw J.H. Koningswoud-ten Hove
Valeriusplein 6
1075 BG AMSTERDAM

Kenmerk: 201700369

Den Haag, 10 april 2017

Geachte mevrouw Koningswoud-ten Hove,

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.K. Schippers', written over a printed name.

Drs. E.K. Schippers

Drs. E.I Schippers
p/a Tweede Kamer
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Zilverstraat 69
Postbus 340
2700 AH Zoetermeer
t +31 (0)79 3 252 252
f +31 (0)79 3 252 290
e info@bouwendnederland.nl
i www.bouwendnederland.nl

Datum: 3 april 2017
Ons kenmerk: 1703-50732/MVer
Uw kenmerk:

Behandeld door: Martijn Verwoerd
Telefoon: +31 (0)6 53 25 38 17
E-mail: m.verwoerd@bouwendnederland.nl

Betreft: Regeerakkoord: investeren & aantrekkelijker maken van werkgeverschap

Geachte mevrouw Schippers,

Na jaren van krimp van economie en werkgelegenheid trekken beide weer aan. Aan een nieuw Kabinet is nu de opgave om deze groei in de juiste banen te leiden. Om te zorgen voor meer vaste banen, te investeren in een sterke en duurzame economie en een level playing field voor zzp'ers, ondernemers en werknemers.

De bouw is een sector die kan bijdragen aan solide groei van economie en werkgelegenheid, en aan het oplossen van maatschappelijke uitdagingen. Met een omzet van ruwweg 55 miljard euro biedt de sector werk aan 430.000 mensen. De komende jaren zal de werkgelegenheid toenemen, waarbij de bouw niet alleen aan jongeren werk zal bieden, maar ook aan een groeiende groep zij-instromers; zoals statushouders en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Een aantal van onze leden helpt al statushouders goed te integreren en een bestaan op te bouwen.

De afgelopen jaren is gebleken hoe belangrijk het is om vaste banen aantrekkelijker te maken. Zelfs nu de productie aantrekt, zien veel ondernemers in de bouw nog geen mogelijkheden om mensen in vaste dienst te nemen. Uit onderzoek van Team 4 blijkt dat de lange loondoorbetalingsplicht bij ziekte en de verplichte transitievergoeding – ook bij ontslag via het UWV – voor werkgevers in de bouw grote obstakels zijn om mensen in dienst te nemen. Deze obstakels worden gedeeld door onze partners in de industriecoalitie: FME, Uneto-VNI en MetaalUnie. *Onze gezamenlijke oproep is te komen tot werkbare arbeidsmarkregelgeving die het aantrekkelijk maakt om mensen in dienst te nemen en voldoende flexibiliteit biedt met evenwicht in de rechten en plichten tussen werkgever en werknemer.*

Er zijn een aantal grote opgaven in de gebouwde omgeving, zoals verduurzaming van gebouwen, renovatie van schoolgebouwen, het toekomstbestendig maken van onze infrastructuur etc. De recent gepubliceerde Bouwagenda – een initiatief van de ministeries van EZ, I&M en BZK en Bouwend Nederland en inmiddels breed omarmd – biedt de roadmaps om de doelstellingen uit oa. het Klimaatakkoord te realiseren, om doelmatiger te investeren en innovatieve oplossingen en innovatief ondernemerschap uit te lokken. *Bouwend Nederland is van mening dat de Bouwagenda daarmee de blauwdruk moet zijn voor het overheidsbeleid de komende jaren.*

- Wij voorzien oplopende woningschaarste in grote delen van Nederland. Eenzijdig ruimtelijk denken ('alles kan binnen de bestaande contouren') verergert dit proces. Wij vragen een nieuw Kabinet deze opgave doortastend op te pakken.

Infrastructuur: budget structureel verhogen

- Structureel 150 miljoen euro per jaar extra voor zowel het Infra- als Deltafonds;
- 100 miljoen euro structureel extra voor een regionaal fonds vervanging en renovatie bruggen;
- 100 miljoen euro structureel extra voor een regionaal fonds onderhoud en renovatie;
- Gegarandeerde prijsindexatie investeringsfondsen infrastructuur en defensie.

Wij wensen u veel wijsheid toe in het verdere proces en zijn altijd tot verdere toelichting bereid.

Hoogachtend,
Bouwend Nederland



Maxime Verhagen
Voorzitter

Bouwend Nederland
De heer M. Verhagen
Postbus 340
2700 AH ZOETERMEER

Kenmerk: 201700371

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Verhagen,

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 'Drs. F. Schippers', written over the printed name.

Drs. F. Schippers

Secretariaat:
Museumstraat 35
3311 XP Dordrecht
[t] 06 29289180
[e] info@50plusdrechtsteden.nl
[w] www.50PlusDrechtsteden.nl

ING bank: NL81 INGB 0007175204
Kamer van Koophandel: 55489052

Aan de InformatEUR
T.a.v. Mw. E. Schippers
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Onze ref. : 17.0405/TW/01
Datum : 5 april 2017

Betreft: Werkloosheid onder ouderen en de inzet van ervaringsdeskundige 50-plussers

Geachte mevrouw Schippers,

Binnenkort komt er een nieuw kabinet in Nederland. De Stichting 50Plus Drechtsteden Werkt vraagt uw aandacht voor het grote maatschappelijke vraagstuk van de werkloosheid onder ouderen en de inzet van de ervaringsdeskundige 50-plussers hierbij.

Uit de laatste rapportage van het Centraal Planbureau van 24 maart blijkt dat de economie gestaag blijft groeien, het begrotingsoverschot toeneemt en de werkloosheid daalt. Citaat CPB: "Een gelijk opgaande groei van werkgelegenheid en arbeidsaanbod zorgt voor een stabiele werkloosheid van 4,7 procent".

Helaas geldt dit niet voor de oudere werkzoekenden. Uit recente meting van het CBS blijkt dat slechts één op de 14 werkzoekende 50-plussers weer aan het werk komt en dat van de leeftijdscategorie 60+ nog maar 1,2% kans heeft om aan het werk te komen. Het aandeel 50-plussers onder de werklozen is in tien jaar tijd bijna verdubbeld. In 2006 was ruim 10% van de werklozen boven de 50 jaar. Vorig jaar lag dit percentage op 48%. Wij vragen u een deel van de verwachte overschotten in te zetten om de arbeidsmarktpositie van ouderen te verbeteren. Ook demissionair minister Dijsselbloem heeft aangegeven dat er de komende jaren financiële ruimte is om naast het verlagen van de staatsschuld een aantal urgente maatschappelijke problemen aan te pakken, zoals de werkloosheid onder ouderen.

Er zijn inmiddels diverse maatregelen beproefd, maar tot dusverre met een zeer beperkt resultaat.

- De aanpak van het UWV blijkt onvoldoende, mede door het verplichtend karakter. Het beleid is gericht op handhaven en sanctioneren in plaats van motiveren en stimuleren.
- Er is in een aantal sectoren (ICT, techniek, MKB) al een krapte op de arbeidsmarkt. Het ontbreekt in deze sectoren aan initiatieven voor bij- en omscholingsmogelijkheden voor oudere werkzoekenden.
- De bekende vooroordelen bij werkgevers over de werkzoekende 50-plussers zijn ondanks de inzet van boegbeeld John de Wolf nog altijd hardnekkig.

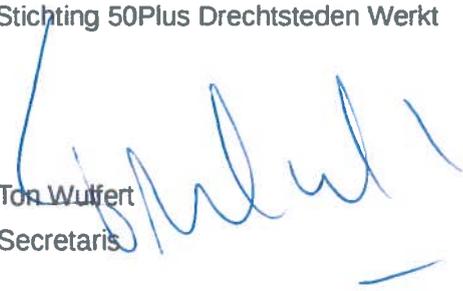
Daarnaast zijn er op dit moment ruim 100 stimuleringsmaatregelen voor werkzoekenden, een woud van regelingen die niemand allemaal kent en die tot nu toe weinig effectief blijken te zijn. Ons advies is: Schaf deze regelingen allemaal af, vervang ze door maximaal 10 goede efficiënte regelingen en geef daar brede bekendheid aan. De meest effectieve zijn: de no-riskpolis, de premiëkorting, de inmiddels afgeschafte scholingsvoucher en de af trek van scholingskosten die dreigt te worden geschrapt.

En tot slot: denk bij "nieuwe" oplossingsrichtingen ook eens aan de inzet van ervaringsdeskundige 50-plussers. In ons land zijn vele tientallen zelforganisaties, verenigd in het Platform 50Pluspower, bezig met het ondersteunen van 50-plussers bij hun zoektocht naar werk. Kenmerk van deze zelforganisaties is dat actieve lotgenoten elkaar ontmoeten, ervaringen uitwisselen, deskundigheid delen en op andere creatieve wijze mogelijkheden zoeken en benutten om de kans op betaald werk te vergroten. De actieve werkzoekende 50-plusser neemt de regie over de eigen loopbaanontwikkeling. Groepen werken op vrijwillige basis en gemotiveerd samen in een veilige omgeving zonder dwang of het risico van een korting op de uitkering. De groepen zijn klein en voor elke werkzoekende 50-plusser wordt maatwerk geleverd. Dat maakt deze zelforganisaties succesvol in de uitstroom naar betaald werk. Werkzoekenden worden niet geplaatst in de rol van passieve werklozen maar nemen als ondernemende werkzoekenden zelf de regie in handen. Deze insteek draagt bij aan het zelfbewustzijn en de arbeidsfitheid van de deelnemers. Hiermee zetten zij een andere toon die leidt tot een positiever imago en een succesvollere uitstroom naar betaald werk.

Wij hopen dat u het maatschappelijk vraagstuk om de arbeidsmarktpositie van ouderen te verbeteren op de formatietafel legt en dat u als nieuwe oplossingsrichting ook denkt aan de inzet van **ervaringsdeskundigen van 50plus**.

Met vriendelijke groet,

Stichting 50Plus Drechtsteden Werkt


Ton Wulfert
Secretaris

Stichting 50Plus Drechtsteden Werkt
De heer T. Wulfert
Museumstraat 35
3311 XP DORDRECHT

Kenmerk: 201700373

Den Haag, 10 april 2017

Geachte heer Wulfert,

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.J. Schippers

Aan: de informateur en de onderhandelaars voor een nieuw regeerakkoord

Datum: 7 april 2017

Betreft: speerpunten G32 stedennetwerk voor een nieuw regeerakkoord

Geachte mevrouw Schippers,

Een sterk en concurrerend Nederland heeft krachtige en vitale steden nodig. Er kan de komende jaren weer worden geïnvesteerd in Nederland. Wij pleiten voor een regionale samenwerking met ruimte voor de onderscheidende kracht van de verschillende stedelijke regio's in ons land. 'One size fits all' is niet langer het devies. Hierbij bied ik u namens het G32 Stedennetwerk twee voor ons essentiële speerpunten aan voor het nieuwe regeerakkoord.

De steden staan klaar om hun bijdrage te leveren aan de grote transitie-opgaven waar Nederland voor staat. Wij hebben echter geconstateerd dat in verschillende verkiezingsprogramma's een efficiencykorting voorgesteld wordt op het budget voor gemeenten. Dat is voor ons onacceptabel. Als G32 pleiten wij juist voor meer financiële armsgang voor steden en stedelijke regio's. Daarom moet ook de huidige opschalingskorting worden geschrapt. Ons eerste speerpunt is een solide financiële positie van de gemeenten in de komende jaren.

Eén van de belangrijkste opgaves is de energietransitie. Via een bundeling van krachten moet fors worden geïnvesteerd in deze opgave. Deze investeringsopgave is ons tweede speerpunt. Steden zijn bereid en staan klaar om hier binnen de stedelijke regio het voortouw in te nemen. Wij ondersteunen daarbij het voorgestelde programma 'Naar een duurzaam Nederland' van VNG-IPO-UvW. Onlangs hebben wij samen met ondermeer VNO-NCW de notitie 'Laat stad en regio bruisen' gepresenteerd waarin een gezamenlijke aanpak voor de transitie-opgaven is geschetst.

Ons motto voor de komende regeerperiode is 'Groeikracht voor de Stedelijke Regio's'. Wij hopen op een constructieve samenwerking tussen het rijk en de steden. Uiteraard zijn wij van harte bereid u of uw adviseurs een mondelinge toelichting op beide speerpunten te geven.

Tot slot wens ik u veel wijsheid toe bij het vormen van een nieuwe regeringscoalitie en het maken van een nieuw regeerakkoord.

Hoogachtend,


drs. F.J.M. Cronje
voorzitter G32 Stedennetwerk

