

Diabetesvereniging Nederland  
De heer drs. O. King  
Postbus 470  
3830 AM LEUSDEN

Kenmerk: 201700638

Den Haag, 3 mei 2017

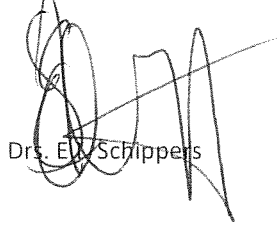
Geachte heer King,

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



Drs E.I. Schippers  
P/a Tweede Kamer der Staten generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Zoetermeer, 26 april 2017

Betreft: *verantwoorde financiering voor een duurzame woningmarkt*

Geachte mevrouw Schippers,

Een nieuw kabinet heeft een goede gelegenheid om voor de woningmarkt een samenhangend pakket van maatregelen te nemen. Vanuit onze rol zien wij vooral het belang dat een aantal knopen worden doorgehakt, waarmee het aanbod van woningen op peil kan worden gebracht (zowel binnen de huursector als ten aanzien van koopwoningen), de energiekwaliteit van de bestaande woningvoorraad sterk wordt verbeterd (zowel vanwege duurzaamheid als de betaalbaarheid) en verantwoorde financiering van de eigen woning wordt versterkt.

### **Benut ruimte binnen de leennormen om inkomen toekomstbestendig vast te stellen**

De financiering van de eigen woning kan beter door minder de nadruk te leggen op het bevorderen van maximaal lenen, en meer in te zetten op lenen in een omvang en vorm die voor de verschillende huishoudens toegang biedt tot een eigen woning. Waarbij het van belang is dat dit op een verantwoorde wijze gebeurt, passend bij de verschillende situaties van huishoudens. Zo is het belangrijk een knoop door te hakken over de mogelijkheid voor huishoudens om wat later met pensioenopbouw te beginnen, en de daardoor vrijvallende middelen te benutten voor een (versnelde) aflos van de hypothecaire lening. En zo is het ook goed om de bestaande leennormen nu niet verder aan te passen, maar juist te zoeken naar ruimte om binnen de normen, de hypotheek meer op maat te snijden. En dat is goed mogelijk.

De leennormen, zowel ten opzichte van het inkomen als ten opzichte van de woningwaarde, vormen een goed kader om mee te werken. Ze zullen wel meer toekomstbestendig gemaakt moeten worden. Het is goed om hier gezamenlijk een agenda voor te formuleren. Hierbij is het beoordelen van inkomen in een veranderende arbeidsmarkt het meest urgent. Waarborgfonds Eigen Woningen (WEW) werkt daar ook nu al aan met marktpartijen en de overheid.

### **Marktstandaarden voor duurzame en verantwoorde financiering**

Het WEW werkt sinds 1993 aan de verbetering van woonfinanciering, door deze toegankelijker, betaalbaarder en stabiel te maken. Sinds 1995 doen wij dat door de Nationale Hypotheek Garantie (NHG) aan te bieden. WEW is daartoe door de overheid met een publieke missie in de markt gezet, en dat betekende dat we in de praktijk, vanuit die missie, de samenwerking met de markt en de overheid hebben gezocht.



Wij richten ons in de markt op het faciliteren, katalyseren en standaardiseren van een duurzame en verantwoorde financiering. Dat leidt er toe dat wij gericht zijn op vernieuwing, innovatie en verbetering waarmee we tegelijkertijd een verantwoorde marktstandaard neerzetten. Standaarden die voor zowel geldverstrekkers als geldnemers de drempels tot toetreding verlagen.

Op een verantwoorde wijze. WEW introduceerde de normen voor NHG hypotheeklen in 2000, ontwikkeld door en met het Nibud. In een tijd van zeer ruimhartig overheidsbeleid was dit een logische keus van WEW, gezien haar publieke missie en de gekozen vorm van de NHG. We wilden voor meer mensen toegang tot een eigen woning bieden, maar wel met verantwoorde financiering. De ontwikkeling daarna, waarin de leennormen in 2007 in de Gedragscode Hypothecaire Financiering terechtkwamen, en dus voor de hele markt gingen gelden, en sinds 2012 zelfs in de Tijdelijke Regeling werden vertaald, toont aan wat de waarde kan zijn van WEW, als partner op de hypotheekmarkt.

Wij kunnen meer maatwerk mogelijk maken via de toepassing van de NHG. Wij vullen dat sinds 2 jaar al samen met de markt en overheden actief in en kunnen dat verder versterken als onderdeel van een nieuw op te stellen woonbeleid. Op kortere termijn zou daarvoor de mogelijkheid gezocht moeten worden om de ruimte voor maatwerk meer gestandaardiseerd en op een verantwoorde wijze te benutten. Zo kunnen wij doorgaan met het op een verantwoorde én slimme manier toegang bieden aan specifieke groepen, die nu in de knel komen, omdat de markt niet vanzelf deze toegang biedt.

### **Oplossingen voor verduurzaming van woningen en standaardisering van maatwerk**

Dat kan in de markt, dat kan met de huidige normen, en het kan direct, als er wat regie op wordt gezet. Wij leveren daar graag een bijdrage aan, zoals we ook in het verleden hebben geholpen door standaarden te ontwikkelen en zetten. We gaan als WEW graag tijdens of na de formatie, met u of het nieuwe kabinet, in gesprek over de mogelijkheden die wij zien en de bijdrage die wij kunnen leveren. Met 1,3 miljoen bestaande klanten en jaarlijks rond de 100.000 nieuwe verstrekkingen, hebben we een goed bereik in de markt. Daarmee kunnen we met het kabinet werken aan garanties voor investeringen in de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. Met contracten met alle geldverstrekkers in Nederland kunnen wij ook goed, al dan niet op verzoek van het kabinet, werken aan standaardisering op onderdelen, zoals maatwerk voor zzp-ers, flexwerkers, ouderen en starters. Met een fonds dat solvabel is, en een heldere achtervang constructie, kan zonder subsidie, en zonder extra wet- en regelgeving, samen met de markt gewerkt worden aan nieuwe oplossingen.

Wij verwachten dat deze ideeën het beste zullen werken in een actief woonbeleid van een nieuw kabinet. Er zijn zoals gezegd knopen door te hakken om tot een gezonde woningmarkt te komen. Ik wens u en de betrokkenen bij de (in-)formatiebesprekingen veel succes met uw mooie opdracht. We zien uit naar discussie, gesprek en samenwerking met het nieuwe kabinet.

Met hartelijke groet,

  
Arjen Gielen  
Directeur Waarborgfonds Eigen Woningen

Stichting Waarborgfonds Eigen Woningen

Nationale Hypotheek Garantie  
De heer A. Gielen  
Postbus 309  
2700 AH ZOETERMEER

Kenmerk: 201700640

Den Haag, 3 mei 2017

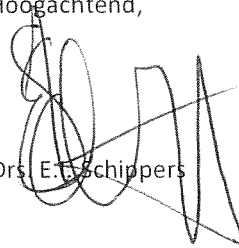
Geachte heer Gielen,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

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

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

Hoogachtend,

  
Drs. E. Schippers

## MOBILITEITSALLIANTIE

Mw. drs. E.I. Schippers - informateur  
p/a Tweede Kamer der Staten Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

[mail@mobiliteitsalliantie.nl](mailto:mail@mobiliteitsalliantie.nl)

[www.mobiliteitsalliantie.nl](http://www.mobiliteitsalliantie.nl)

Den Haag, 20 april 2017

Geachte mevrouw Schippers,

Mobiliteit móet en kàn anders: slimmer, flexibeler, groener en veiliger. Dat is de hoofdboodschap van de Mobiliteitsalliantie<sup>1</sup>. Vanuit een gezamenlijk gevoelde urgentie hebben zeventien fiets-, auto-, transport-, OV- en (zakelijke) reizigersorganisaties de handen ineengeslagen en samen concrete voorstellen uitgewerkt om Nederland bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk te houden.

Wij zijn het roerend met elkaar eens dat een integrale visie op, en aanpak van de mobiliteitsuitdagingen in Nederland nu noodzakelijk is. Onderling in de mobiliteitssector én samen met het nieuwe kabinet. Om die reden pleiten wij voor het opnemen van een kernpunt in het coalitieakkoord:

- Het zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk binnen één jaar, komen tot een Mobiliteitsakkoord met het nieuwe kabinet, waarin de mobiliteitssector en het kabinet afspraken maken om knelpunten op te lossen en kansen te benutten met een investeringsbudget van tenminste €1 miljard extra per jaar voor weg, water en spoor.

### Nederland raakt achterop

Nederland ziet zich geconfronteerd met een groeiend mobiliteitsprobleem, zowel op de weg als op het spoor. Alleen al tot 2021 neemt de congestie op het wegennet met 38% toe en daarmee ook het reistijdverlies<sup>2</sup>. De totale maatschappelijke kosten door files en vertragingen op het hoofdwegennet zijn geraamd op 2,3 à 3 miljard euro<sup>3</sup>, ofwel ongeveer 0,5 procent van het bruto binnenlands product. Ook het openbaar vervoer groeit de laatste jaren sterk. Zo nam het treingebruik ondanks de crisis gemiddeld met 2% per jaar toe en steeg het OV-gebruik in de steden met meer dan 5% per jaar.

<sup>1</sup> ANWB, BOVAG, FEHAC, Fietsersbond, GVB, HTM, KNV, MKB Infra, NS, Qbuzz, RAI Vereniging, RET, Rover, TLN, Transdev/Connexxion, VNA, VZR

<sup>2</sup> Bron: Mobiliteitsbeeld 2016, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), pag. 118

<sup>3</sup> Voor het jaar 2015. Bron: Mobiliteitsbeeld 2016, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), pag. 52

### Groener, slimmer en veiliger

Naast het bestrijden van congestie op de weg en het spoor, zijn er andere uitdagingen op het gebied van duurzaamheid, technologie en veiligheid. Allereerst moet Nederland uitvoering geven aan het Klimaatakkoord van Parijs, met daarin een belangrijke rol voor mobiliteit. Technologische ontwikkelingen gaan snel en zijn kansrijk - denk aan zelfrijdende auto's, E-bikes, lightrailoplossingen en auto- en OV-deelconcepten. Maar ook de verkeersveiligheid zal verder verhoogd moeten worden. Het aantal ernstig verkeersgewonden is de afgelopen tien jaar met gemiddeld 3% per jaar gestegen, een trend die dringend moet worden gekeerd.

### Integrale visie op mobiliteit gewenst

Er ligt een veelomvattende uitdaging om gedurende de komende kabinetsperiode plannen te formuleren om al deze problemen aan te pakken en tegelijk kansen te verzilveren. De mobiliteitsuitdagingen van de toekomst vragen om extra investeringen in de infrastructuur, maar investeren alleen is niet genoeg. De Nederlandse samenleving vraagt om een nieuwe aanpak van mobiliteit. Daar hoort het moeiteloos kunnen combineren van allerlei vervoersmodaliteiten bij, zodat personen en goederen sneller en duurzamer op hun plek van bestemming komen. Die nieuwe aanpak vereist een goede samenwerking tussen kabinet en mobiliteitssector vanuit een gezamenlijke, integrale visie op mobiliteit.

De Mobiliteitsalliantie reikt u met haar visie graag de helpende hand, op basis van oplossingen met een breed maatschappelijk draagvlak. Vanuit de gelanceerde visie Vooruit!<sup>4</sup> zijn door de Mobiliteitsalliantie **vijf Bouwstenen** uitgewerkt (zie bijlage) die concrete voorstellen en maatregelen bevatten om mobiliteit slimmer, groener, flexibeler en veiliger te maken.

Met het in deze brief eerder genoemde kernpunt Mobiliteit in het nieuwe regeerakkoord en gebruik van de Bouwstenen dient met name bereikt te worden dat:

- a. huidige mobiliteitsknelpunten op weg, water en het spoor worden weggenomen;
- b. de duurzaamheidstransitie in mobiliteit op basis van het Klimaatakkoord van Parijs de afgesproken doelen behaalt;
- c. innovaties zoals *smart mobility & logistics* en *mobility as a service* hun weg vinden naar de consument;
- d. er snelle en hoogfrequente OV-verbindingen en betere ketenvoorzieningen komen om 'van deur tot deur binnen het uur in de randstad' te reizen;
- e. wet- en regelgeving aangepast wordt zodat er ruimte komt voor bijvoorbeeld experimenten 'betalen naar gebruik' en fiscale stimulering van duurzame mobiliteit;
- f. verkeersveiligheid in Nederland weer toeneemt.

---

<sup>4</sup> De visie Vooruit! (december 2016, zie <https://mobiliteitsalliantie.nl/downloads/>) is uitgewerkt in vijf Bouwstenen, zie bijlage bij deze brief.

## Nederland bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk houden

Tegenover investeringen in infrastructuur staan aanzienlijke baten: minder reistijdverlies voor personen en goederen, een gunstig leefklimaat, grotere verkeersveiligheid en een sterkere concurrentiepositie ten opzichte van (stedelijke) regio's in ons omringende landen.

De Mobiliteitsalliantie staat klaar om met de bouwstenen en het nieuwe kabinet samen aan het werk te gaan. Graag gaan we daarover met u in gesprek.

Wij wensen u veel succes bij uw informatieopdracht.

Met vriendelijke groeten,  
De Mobiliteitsalliantie

ANWB	Frits van Bruggen
BOVAG	Bertho Eckhardt
FEHAC	Bert de Boer
Fietsersbond	Saskia Kluit
GVB	Alexandra van Huffelen
HTM	Jaap Bierman
KNV	Bertho Eckhardt
MKB Infra	Philip van Nieuwenhuizen
NS	Roger van Boxtel
Qbuzz	Jan Kouwenhoven
RAI Vereniging	Steven van Eijck
RET	Pedro Peters
Rover	Arriën Kruyt
TLN	Arthur van Dijk
Transdev	Bart Schmeink
VNA	Renate Hemerik
VZR	Jan van Delft



Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met Wijnand van Zanten op 06-51807122 of via [mail@mobiliteitsalliantie.nl](mailto:mail@mobiliteitsalliantie.nl)

## BIJLAGE: SAMENVATTING BOUWSTENEN

### BOUWSTEEN I. INVESTERINGSAGENDA

In ieder geval is voor het staande kabinetsbeleid en het oplossen van bestaande knelpunten tot 2030 minimaal (gemiddeld) €1 miljard per jaar extra nodig, bovenop de huidige - nog per modaliteit separaat gemaakte - reserveringen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Voor een systemsprong én voor de periode 2030-2040 is verdere ophoging en voortzetting van het infrastructuurfonds noodzakelijk, zodat langere termijn investeringen, die passen bij de ambities en onderhoud, kunnen worden gefinancierd.

Deze investeringen zijn noodzakelijk om de groei in mobiliteit van personen en goederen te kunnen faciliteren. Het geld is nodig voor onderhoud, beheer, uitbreiding én slimme benutting van onze transportsystemen. Stel het flexibel – d.w.z. zonder schotten tussen modaliteiten – ter beschikking aan de volgende vijf prioriteiten:

#### 1) *Tussen de steden: wegnemen van knelpunten en flessenhalzen*

- Investeren in de spoorweginfrastructuur, door zowel aanpak van capaciteitsknelpunten, als het mogelijk maken van verkorting van de reistijd. Zoals: gerichte uitbreiding naar vier-sporigheid op de baanvakken Delft Zuid – Schiedam en Utrecht - Gouda (eventueel naar Rotterdam Alexander) - onder andere ten behoeve van 'De Randstad binnen een uur'; aanpassen van capaciteit aan de zuid- en westkant van Amsterdam (o.a. extra perronsporen op Zuid); infraverbeteringen onder andere naar Eindhoven en Arnhem/Nijmegen;
- Neem flessenhalzen weg op belangrijke corridors op het hoofdwegennet, zoals op de A1, de A4, de A15, de A20 en de A58;
- (Stimuleer) uitbreiding van veilige parkeervoorzieningen en opstel mogelijkheden langs corridors;
- Investeer in beter benutten van de infrastructuur voor het goederenvervoer.

#### 2) *In en rondom steden: zorg voor zoveel mogelijk alternatieven*

- Onderzoek de uitbreiding en nieuwe aanleg van lightrail verbindingen in en rondom grootstedelijke agglomeraties Amsterdam, Rotterdam & Den Haag en Utrecht, bijvoorbeeld: Schiphol - Amsterdam (centrum), Leiden – Den Haag (west), Dordrecht – Rotterdam – Den Haag en binnenstedelijk richting Utrecht Science Park. Alsook de verbetering van de railverbindingen tussen bijvoorbeeld Arnhem en Nijmegen, de Brabantse stedenrij en de Euregio in Limburg voor een goed regionaal *daily urban system*;
- Breng de aansluitingen van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet op orde. Dit zijn talrijke bottlenecks in het deur-tot-deur verkeer;
- Zorg voor voldoende *hubs* voor multimodaal goederenvervoer en verruim de benuttingstijden van alle modaliteiten;
- Investeer grootschalig in snelfietsroutes en fietsstallingen, aanvullend op de huidige programmering, zoals aangegeven in 'Tour de Force'. Leg bijvoorbeeld de ontbrekende fietssnelweg Leiden-Den Haag en een snelfietsroute Tilburg-Eindhoven aan;
- Een suggestie voor een eerste significante stap in de richting van het toekomstbeeld, kan bijvoorbeeld gezet worden door in de komende kabinetsperiode een half miljard euro per



grote stad en de omgeving beschikbaar te stellen in een Bereikbaarheidsfonds, waaruit flexibel te besteden is aan urgente verkeersknelpunten, over alle modaliteiten heen.

### **3) Multimodale knooppunten: maak een snelle, slimme overgang van modaliteiten mogelijk, zowel voor het personen- als het goederenvervoer**

- Zorg voor een uitgekiend netwerk van P+R-terreinen aan de rand van de steden. Reserveer hiervoor fysieke ruimte;
- Reserveer ruimte voor logistieke ontkoppelpunten aan de rand van grote steden voor de duurzame stedelijke bevoorrading;
- Stimuleer een shuttle-netwerk tussen binnenhavens en terminals;
- Creëer multimodale stations en OV-knooppunten waar alle modaliteiten drempelloos kunnen samenkomen.

### **4) Efficiënt en slim inrichten: betere benutting met nieuwe technologie en kleine aanpassingen**

- Stimuleer de ontwikkeling van intelligente transportsystemen (ITS), met standaarden en platforms, gericht op het delen van data en informatie, voor het maken van slimme combinaties in het vervoer van personen en goederen;
- Maak kleine aanpassingen aan het (fiets)wegennet, zoals het verlengen van op- en afritten, of het slimmer inrichten van kruispunten, zodat de doorstroming verbetert;
- Bedien de natte infrastructuur 24/7;
- De mogelijkheid om vervoerswijzen en diensten moeiteloos te combineren, vergemakkelijkt de reis van deur-tot-deur en moet leiden tot de *optimal modal choice* van de reiziger. Dit stelt eisen aan informatievoorziening en systemen voor het betalen van de dienstvoorziening. Met ICT is veel mogelijk, maar vanzelf gebeurt het niet. In de komende regeerperiode moeten bijvoorbeeld het bestaande OV-chipkaart- en het OV9292 systeem worden ontwikkeld naar een 'Next Level' digitaal, multimodaal mobiliteitsplatform, met als motto 'gemak dient de reiziger';
- Maak voertuigen 'connected', als impuls aan de mogelijkheden om multimodaal te reizen;
- Creëer meer ruimte in de stad voor deelauto's, LEV's en tweewielers, waaronder E-bikes die grotere afstanden kunnen afleggen;
- Breid het aantal elektrische laadpalen bij woningen, bedrijven en langs snelwegen uit en investeer in infrastructurele laadoplossingen, bijvoorbeeld opladen via lussen in het wegdek.

### **5) Mainports: betere ontsluitingen door de lucht, over zee en naar het achterland**

- Schiphol: zorg voor goede ontsluiting. Zowel voor Amsterdam, alsook voor alle andere delen van het land én internationaal;
- Havens Rotterdam, Amsterdam: verbeter de ontsluiting en stimuleer het beter benutten van de bestaande infrastructuur;
- Vergroot van de sluis capaciteit in de verbinding met Antwerpen, Gent en Vlissingen;
- Verbeter de bediening van sluisen in het achterland (o.a. bediening op afstand) en verhoog bruggen voor containervaart (Amsterdam-Rijnkanaal en Maas);
- Diep de toegang tot de havens van Vlissingen en Rotterdam uit;
- Draag bij aan de financiering van de Calandspoorboog en een nieuwe spoorverbinding (8 km) naar België.

## BOUWSTEEN 2. WET- EN REGELGEVING EN FISCALITEIT

Een belangrijke *driver* onder onze ambitie bij Duurzame Mobiliteit betreft passende wet- en regelgeving en fiscaliteit. Dit vraagt lef, ruimte en aandacht voor een aantal (samenhangende) aspecten.

### Ruimte voor experimenten

- De norm in de mobiliteit wordt betalen naar gebruik. In de komende kabinetsperiode wordt via pilots en experimenten bepaald op welke wijze betalen naar gebruik, met het meeste klimaat- en milieueffecten, efficiënt en simpel kan worden ingevoerd;
- Experimenten met *platooning* en zelfrijdende voertuigen (aanpassen verkeerswetgeving);
- Experimenten/*living labs* van bedrijfsleven, werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers met 'mobiliteitsbudgetten' om kennis op te bouwen over de effecten en input te kunnen leveren die nodig is om bestaande wetten aan te passen. Dit om ruimte te creëren voor de invoering van het 'mobiliteitsbudget' - mits het budget wordt aangewend om duurzame mobiliteit te stimuleren;
- Experimenten met het ontschotten van verschillende vervoerswijzen. Dat komt de keuzevrijheid van de gebruiker ten goede: die heeft makkelijker toegang tot zijn of haar *modal optimum*.

### Stimuleren van duurzame mobiliteit door (fiscale) stimuleringsprikkelers

- Het fiscaal vriendelijk behandelen van de fiets, inclusief het verbeteren van voorlichting rondom bestaande mogelijkheden (19 ct/km) en het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets en *speed pedelec*, door fietsgebruik op nul te stellen in de Werkkostenregeling;
- Het stimuleren van gebruik en aanschaf van voertuigen die voldoen aan zero emissie-eisen, of die in de transitie daar naar toe aan normen voor low emissie voldoen;
- Mogelijk maken van '6 wielen leasecontracten' (combineren van aanschaf fiets en auto);
- De leasefiets moet worden vrijgesteld van bijtelling;
- Differentiatie van brandstofaccijnzen voor groene brandstoffen die bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie (grondslag energie-inhoud en CO<sub>2</sub>-emissie);
- Introductie van een mobiliteitsbudget, waardoor werkgevers reiskostenvergoedingen flexibeler kunnen inzetten en kunnen gebruiken om werknemers slimme keuzes te laten maken en duurzame mobiliteit te bevorderen. Hiervoor moeten fiscale belemmeringen worden weggenomen;
- Aantrekkelijker maken van investeringen in groen transport, via tijdelijke compensatie voor de 'onrendabele top';

### Wegnemen van oneffenheden in bestaande wet- en regelgeving

- Versoepelen van gebruik schone mobiliteit in de werkkostenregeling: nul waardering fiets of gerichte vrijstelling en bij 'overwegend zakelijk gebruik' het privégebruik van OV vrijstellen van loonheffing;
- Afbouw BPM voor motoren, in lijn brengen met de afbouw van de BPM personenauto's;

- Het biobrandstofbeleid is gericht op toepassing in het (inter)nationale lange afstand wegtransport, de lucht en scheepvaart voor duurzame biobrandstoffen (afval en duurzame geavanceerde grondstoffen);
- Zorgvuldige regelgeving over toegang tot en gebruik van de data die uit *connected* voertuigen komt, zodat optimaal kan worden geprofiteerd van de mogelijkheden die dit biedt voor slimme mobiliteit, inclusief multimodaal reizen.

### BOUWSTEEN 3. DUURZAME MOBILITEIT

Het Klimaatakkoord van Parijs bepaalt onze ambitie als Mobiliteitsalliantie. We zullen niet alleen de verwachte groei in mobiliteit moeten opvangen, ook de totale CO<sub>2</sub> uitstoot moet afnemen en fijnstof moet fors worden gereduceerd. De sector Mobiliteit levert verder haar bijdrage aan de door de Verenigde Naties ontwikkelde 'Sustainable Development Goals'. De Mobiliteitsalliantie kiest derhalve voor Duurzame Mobiliteit. Vanuit de gebruiker geredeneerd betekent dat het bieden van een slimme mix van modaliteiten, flexibel en van deur-tot-deur. We noemen dit het '*modal optimum*'.

#### Investerings in mobiliteit afgewogen op basis van hoogte maatschappelijk rendement

- Elke investering en beleidsafweging zou integraal beoordeeld moeten worden op grond van het hoogste maatschappelijk rendement per geïnvesteerde euro. Hierdoor worden aspecten als reistijdverkorting, milieu-impact (waaronder geluid), ruimtebeslag, veiligheid en gezondheid meegewogen. Hiermee wordt ook zorggedragen voor een efficiënter gebruik van bestaande assets.

#### Sturen op de vraag naar mobiliteit (transitie naar het modal optimum):

- Het beprijzen van CO<sub>2</sub> binnen het gehele mobiliteitssysteem. Via die financiële prikkel het gebruik van CO<sub>2</sub>-arme vervoermiddelen, zowel in het personen- als het goederenvervoer, stimuleren. Dit geldt zowel voor prikkels in de zakelijke markt, als voor de consumentenmarkt. Op deze wijze komt de markt voor schonere en zuiniger voertuigen beter op gang;
- Het starten van pilots en experimenten met betalen naar gebruik en naar 'vervuiling'. Bijvoorbeeld door te starten met een specifieke doelgroep (bv. nieuwe auto's of auto's van de zaak onder apart regime) of het testen van nieuwe technologieën. Hoewel het simpelweg betalen voor het gebruik in plaats van voor het bezit al een substantieel effect heeft op de verduurzaming van mobiliteit, wordt dit effect versterkt door de prijs te differentiëren naar milieukeurmerken. Dat gaat zowel om het beprijzen van de CO<sub>2</sub> uitstoot, als het beprijzen van luchtvervuiling (o.a. NO<sub>x</sub>, PM<sub>x</sub>);
- Standaard reiskostenvergoedingen vervangen door de introductie van een mobiliteitsbudget, waardoor werkgevers reiskostenvergoedingen flexibeler kunnen inzetten en gebruiken om werknemers slimme keuzes te laten maken en zo duurzame mobiliteit wordt bevorderd (stimuleren van duurzame kilometers en afbouwen fossiele kilometers). Hiervoor moeten fiscale belemmeringen worden weggenomen;
- Het stimuleren van gedragsprogramma's. Sturen op gedrag blijkt effectief om CO<sub>2</sub> te besparen. Meer onderzoek doen naar de effecten van gedragsinterventies en het meer structureel inzetten van dergelijke gedragsprogramma's. Er kan nu al zeer kosteneffectief veel CO<sub>2</sub>, fijnstof én ruimte bespaard worden door meer mensen te laten ervaren om 'anders te

reizen', dat wil zeggen: lopen, (deel)fietsen, elektrische (deel) auto en/of het openbaar vervoer.

### **Sturen van het aanbod van mobiliteit**

- Samen afspraken maken over het moment waarop er alleen nog emissievrije nieuwe voertuigen verkocht mogen worden. Alle OV-concessies zijn in 2025 emissievrij.
- Verder ligt er in het individuele personenvervoer (auto's) en vrachtovervoer (vracht- en bestelwagens) een transitieopgave naar fossielvrije mobiliteit in 2050 met belangrijke mijlpalen in 2030. Ook vanuit het oogpunt van emissies die effect hebben op gezondheid en luchtkwaliteit, is er op kortere termijn meer nodig. Een slimme combinatie van Europees en nationaal beleid levert de benodigde klimaatwinst, gezonde lucht in steden en innovatie en exportkansen voor het bedrijfsleven;
- Nederland geeft hoge prioriteit aan het inzetten op ambitieuze Europese normen ten aanzien van 'milieuschade', zowel kijkende naar klimaat (CO<sub>2</sub>) als de luchtkwaliteit (fijnstof), voor openbaar vervoer, personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens. De normen dienen voldoende snelheid te creëren voor de transitie naar zero emissie voertuigen. Nederland maakt zich er in Europa sterk voor, dat niet later dan 2035 alleen nog emissievrije nieuwe voertuigen verkocht mogen worden.

### **Investeren in infra (laad)voorzieningen**

- Investeren in systemen die het gebruik van schone mobiliteit bevorderen, die benodigde groei in elektrisch rijden voor alle modaliteiten faciliteert en angst voor een beperkende actieradius wegnemen (voor personen-, bestel-, vrachtauto's en mogelijk zelfs schepen).

### **Investeren in de fiets**

- Investeren in onder andere de fietsinfrastructuur en parkeerplekken;
- Fiscaal vriendelijk behandelen van de fiets (waaronder het aanschaffen van de elektrische fiets voor woon-werk verkeer);
- Uitbreiden van het deelfietsstelsel, zoals de OV-fiets. Uit maatschappelijke waarde berekening volgt dat een deelfiets (OV-fiets) jaarlijks €100 aan maatschappelijke waarde creëert, door positieve gezondheidseffecten en vermeden milieu-impact.

### **Harmonisering van fijnstofbeleid door opstellen kader**

- Geen wisselend beleid per gemeente, die zelf telkens het wiel moeten uitvinden. Ondersteun gemeenten met een centraal opgesteld kader, met situatie/gemeente specifieke ruimte, zodat overal dezelfde limiet of systematiek wordt gehanteerd, met dezelfde maatregelen. Een helder en duidelijk kader leidt er ook toe dat er verantwoord kan worden afgeschreven, ontwikkeld en geïnnoveerd.

### **Uitzondering voor mobiele erfgoed**

- Voor oude voertuigen die behoren tot het mobiele erfgoed, wordt een vrijstelling gecreëerd voor het stelsel van beprijzen naar vervuiling, waarbij desalniettemin een positieve stimulans zal worden gehanteerd om ook binnen het mobiele erfgoed te werken aan verduurzaming die binnen bestaande technieken mogelijk is. Het beschikbaar komen van schone(re) en groene(re) hernieuwbare brandstoffen is ook voor het mobiel erfgoed een

kans. Een fiscale prikkel (bijvoorbeeld in de vorm van een accijnsverlaging) voor het gebruik van deze brandstoffen is ook voor deze groep voertuigen geschikt.

## **BOUWSTEEN 4. VRAAGGESTUURDE VERVOERSSYSTEMEN**

Waar vervoersstromen dunner zijn – en dat kan zijn in gebieden waar de bevolkingsdichtheid laag is, maar ook binnen stedelijke agglomeraties – voldoen de traditionele OV-diensten niet langer. In deze regio's moet op een klantgerichte en efficiënte manier in de mobiliteitsbehoefte worden voorzien en moet tenminste het huidige kwaliteitsniveau in stand worden gehouden.

### **Van wachten bij opstappunt naar vervoer op maat**

- Niet het wachten bij een opstappunt langs de route van een vervoersmiddel dat rijdt volgens een dienstregeling, maar vraaggestuurd vervoer heeft de toekomst – hier en daar vinden momenteel al experimenten plaats. De reiziger geeft reisdoel en gewenste vertrek- of aankomsttijden op aan een vervoerder, die een ritplanning maakt en ook op die manier de reiziger van dienst is.

### **Geen oude schoenen weggoaien voordat nieuwe zijn gekocht**

- Herziening van de taakverdeling tussen OV-lijndiensten en vraaggestuurde vervoerssystemen zal zorgvuldig moeten worden gepland en uitgevoerd, om te voorkomen dat er OV-verbindingen wegvallen, zonder dat daarvoor een ander vervoerssysteem in te plaats komt dat voldoet aan de eisen van toegankelijkheid, betaalbaarheid en samenhang met het OV-netwerk;
- Soms blijken buurtbussen, deeltaxi's of soortgelijke concepten een oplossing te zijn. Ook het aanbod van deelauto's vormt onderdeel van een collectief vervoerssysteem, zeker wanneer deze voertuigen op termijn automatisch zouden kunnen rijden.

### **Financiering op basis van individu**

- Omwille van efficiëntie en maximale klantvriendelijkheid moet worden bekeken hoe meerdere vervoersstromen - openbaar vervoer en doelgroepenvervoer - gecombineerd kunnen worden. Wanneer vraaggestuurde systemen de bestaande OV-lijndiensten vervangen, ontstaat ook de behoefte om de financiering van het systeem opnieuw in te richten. Vergoedingen voor openbaar vervoer en doelgroepenvervoer kunnen worden gebundeld.

### **Experimenteren**

- In de komende regeerperiode moeten experimenten worden uitgevoerd met de bovengenoemde herinrichting, in gebieden met dunne vervoersstromen, waarbij ook een andere financiering wordt beproefd. Dit betekent een ontschotting van de gescheiden financieringsstromen voor de exploitatie van regionaal openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Dit vereist dat voorwaarden moeten worden opgesteld voor het al dan niet gesubsidieerd beschikbaar stellen van mobiliteitsdiensten aan individuele reizigers in regio's waar geen lijndiensten meer worden uitgevoerd.

## **BOUWSTEEN 5. KANSEN VOOR HET NEDERLANDSE BEDRIJFSLEVEN**

De doelstellingen uit de visie Vooruit! bieden het Nederlandse bedrijfsleven vele mogelijkheden.

- Op dit moment worden al diensten aangeboden gebaseerd op slimme systemen, bijvoorbeeld om beschikbare parkeerruimte te vinden. Maar ook via initiatieven zoals de Dutch Cycling Embassy worden in het buitenland Nederlandse concepten op het gebied van fietsen naar buitenlandse markten gebracht. Dankzij de ontwikkelrichting 'slimmer, groener, flexibeler en veiliger', zullen meer nieuwe, commerciële mogelijkheden ontstaan met hernieuwde bedrijvigheid en gunstige effecten voor de werkgelegenheid tot gevolg.



Mobilitietsalliantie  
p/a Transport en Logistiek Nederland  
De heer W. van Zanten  
Postbus 3008  
2700 KS ZOETERMEER

Kenmerk: 201700642

Den Haag, 3 mei 2017

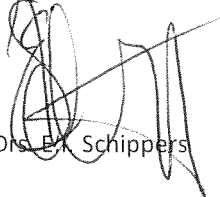
Geachte heer Van Zanten,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

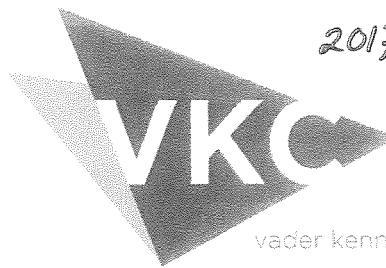
In het kader van mijn werkzaamheden ontvang ik een grote hoeveelheid brieven, nota's en verzoeken.

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

Hoogachtend,



Dr. B. Schippers



201700643

vader kennis centrum

Jacob Cabeliastraat 17  
3554VH Utrecht  
e-mail: [secretariaat@vaderkenniscentrum.nl](mailto:secretariaat@vaderkenniscentrum.nl)  
[www.vaderkenniscentrum.nl](http://www.vaderkenniscentrum.nl)  
KvK 41100466

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)  
t.a.v. Mevrouw Drs. E. Schippers, formateur  
Postbus 20350  
2500 EJ Den Haag

per mail t.a.v. Roelof Janssens [roelof.janssens@minvws.nl](mailto:roelof.janssens@minvws.nl)  
cc. onderhandelaars VVD, CDA, D66 en GroenLinks formatie.  
Mark Rutte [premier@vvd.nl](mailto:premier@vvd.nl)  
Sybrand Buma [s.buma@tweedekamer.nl](mailto:s.buma@tweedekamer.nl)  
Alexander Pechtold [a.pechtold@tweedekamer.nl](mailto:a.pechtold@tweedekamer.nl)  
Jesse Klaver [j.klaver@tweedekamer.nl](mailto:j.klaver@tweedekamer.nl)

Utrecht: 20 april 2017

**Betreft:** Kabinetsformatie – Versterking van de rol van vaders bij de opvoeding van hun kinderen: Uitbreiding van het betaald vaderschapverlof en overname en implementatie van de 12 aanbevelingen uit Resolutie 2079 van de Parlementaire Assemblee van de Raad van Europa van 2 oktober 2015

Geachte mevrouw Schippers,

Stichting Vader Kennis Centrum (VKC) is gericht op bevordering en ontsluiting van informatie en kennis ter ondersteuning en faciliteren van betrokken vaderschap, co-ouderschap en vaderinclusief beleid, waarbij het belang van kinderen bij een actieve betrokkenheid van beide ouders in de opvoeding en het onderwijs voorop gesteld wordt. Daarom heeft de stichting VKC met subsidie van de Bernard van Leer Foundation een bijzonder hoogleraar aangesteld aan de universiteit van Amsterdam, prof. dr. Renske Keizer, voor het verrichten van wetenschappelijk onderzoek en het bestuderen van de wisselwerking tussen sociale structuur, gezinsomgeving en het gedrag van vaders. Dit creëert niet alleen een beter begrip van de rol die vaders spelen in de ontwikkeling van hun kinderen, maar het biedt beleidsmakers ook handvatten voor het ontwikkelen van beleid dat beter aansluit bij de wensen en behoeften van vaders, moeders, kinderen, gezinnen en overige samenleefverbanden met kinderen.



Op initiatief van de VVD is de met de PvdA in het vorige kabinet overeengekomen uitbreiding van het betaald vaderschapsverlof –van 2 naar 5 dagen per 1 januari 2019 – recent ‘controversieel’ verklaard en daarmee, helaas, voorlopig van de baan. Wij dringen er bij u als formateur op aan de uitbreiding van het vaderschapsverlof in te brengen in de formatie onderhandelingen voor het nieuwe kabinet.

Over de belangrijke rol en betekenis van positief betrokken vaderschap in de opvoeding heeft prof. Keizer in haar oratie ‘Waar staat papa. Over grenzen denken’ (15 april 2016) onder meer het volgende opgemerkt:

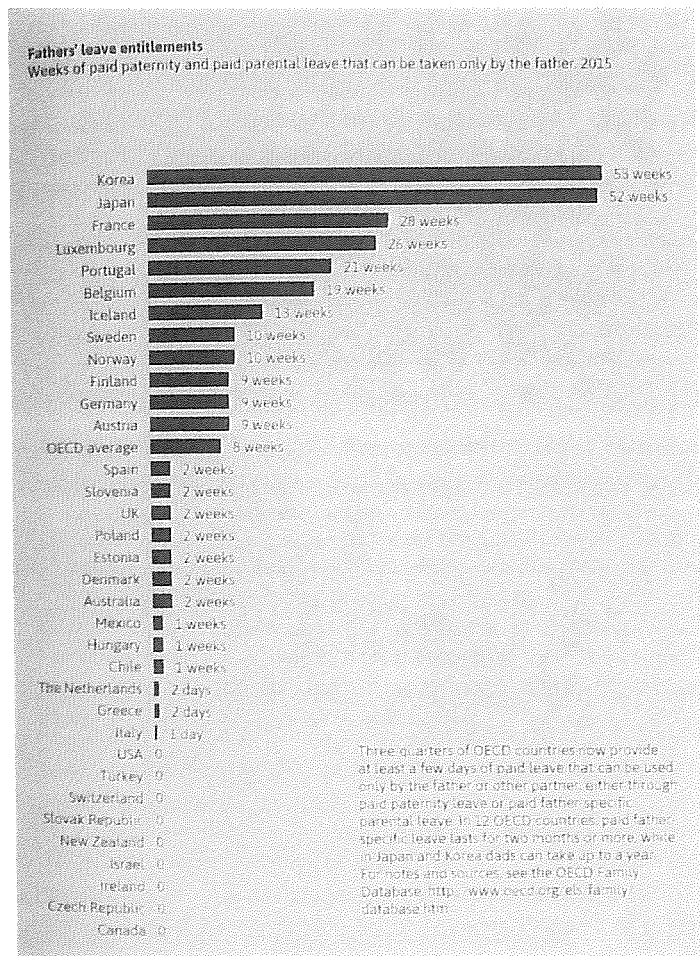
Veel onderzoekers, onder wie Daniel Paquette, Natasha Cabrera en Catharine Tamis-Lemonda hebben aangetoond dat vaders de ontwikkeling van hun kinderen, ook de allerjongsten, op een unieke manier beïnvloeden. Deze wetenschappers stellen dat vaders als brug fungeren naar de samenleving; dat ze kinderen stimuleren om te exploreren, om te interacteren met anderen buiten het gezin en de familie, hen angst voor of onzekerheid bij het onbekende doen overwinnen en hen leren om, verantwoorde, risico’s te nemen en uitdagingen aan te gaan.

Daarnaast laat onderzoek zien dat vaders een uniek rolmodel zijn voor zoons en dochters; vaders die betrokken zijn bij de opvoeding van hun kind, hebben een grotere kans om een zoon te hebben die ook een aanzienlijk aandeel in de zorgtaken heeft en een dochter die (langer) actiever is op de arbeidsmarkt.

### Nederland loopt sterk achter in vergelijking met andere Europese landen

Vaders krijgen momenteel twee dagen betaald vaderschapsverlof en daarmee loopt Nederland zeer sterk achter op andere Europese landen, waar vaders gemiddeld acht weken betaald verlof krijgen.

Onderzoek toont aan dat de eerste weken en maanden van groot belang zijn voor het opbouwen van een band tussen vader en kind, waardoor vaders later ook meer en intensiever betrokken zijn bij de opvoeding.



Wetten en beleid creëren ook condities die ongelijkheid kunnen verminderen of juist verscherpen. Om een voorbeeld te geven: onderzoek heeft aangetoond dat meer overheidssteun in de vorm van vaderschapsverlof en belastingvoordeel wat betreft kinderopvang de kloof in cognitieve ontwikkeling tussen kinderen uit eenoudergezinnen en tweeoudergezinnen aanzienlijk kan verkleinen.

### **Resolutie van de Parlementaire Assemblee van de Raad van Europa**

Ook is in oktober 2015 in de Parlementaire assemblee van de Raad van Europa resolutie 2079 aangenomen over "Gelijkheid en medeverantwoordelijkheid van de ouders: de rol van de vaders". Hierin worden de lidstaten dringend opgeroepen ervoor te zorgen dat vaders dezelfde rol kunnen spelen als moeders bij de opvoeding van hun kinderen, waarbij benadrukt wordt dat de rol van vaders bij jonge kinderen beter erkend en gewaardeerd moet worden.

Een reeks van aanbevelingen is beschreven in deze resolutie op de site van de Raad van Europa (zie de bijlage bij deze brief en:

<http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-EN.asp?fileid=22220&lang=en>)

Onder punt 5.12 van de resolutie beveelt de Raad van Europa aan de lidstaten waaronder Nederland aan om een ruimer betaald ouderschapsverlof beschikbaar te stellen aan vaders, waarbij voorkeur wordt gegeven aan het toekennen van 'take it or leave it' ouderschapsverlof aan vaders dat alleen door vaders/partners kan worden opgenomen en niet onderling te verdelen is tussen ouders.

Op grond van het bovenstaande roept de Stichting VKC u daarom op bij de formatie sterk rekening te houden met deze Resolutie van de Raad van Europa over de rol van vaders in de zorg en opvoeding en alle 12 aanbevelingen onder punt 5 uit de Resolutie op te volgen en de wet- en regelgeving op dit gebied daarmee te harmoniseren (zie voor de 12 aanbevelingen uit de resolutie van de Raad van Europa de bijlage bij deze brief onder punt 5).

### **Zorgvriendelijk werkgeverschap**

Stichting VKC heeft ook onderzoek gedaan naar zorgvriendelijk werkgeverschap, met name vadervriendelijk bedrijf. Het vadervriendelijk bedrijf is al eerder in de literatuur beschreven. Het is een onderwerp waar al in de jaren '90 onderzoek naar is gedaan, waarbij het concept als volgt werd gedefinieerd:

"Bedrijven die toegankelijk zijn voor vaders hebben gebruiken en regelingen die vaders' actieve deelname in de vroege opvoeding van hun kind faciliteren. Deze bedrijven accepteren dat normen die worden geassocieerd met de gezinssfeer belangrijk genoeg zijn om op de werkvloer te introduceren, en vinden het vanzelfsprekend dat zowel vaders als moeders zorg voor hun jonge kind willen en kunnen dragen."

Wij willen komen tot een index voor vadervriendelijke bedrijven en daarvoor een certificering inrichten, zodat bedrijven dit in hun eigen audits en kwaliteitssystemen kunnen opnemen. Zouden vadervriendelijke maatregelen een verschil maken voor vaders? Het antwoord is een overtuigend ja: 86.2% van de vaders geeft in ons onderzoek aan dat een vadervriendelijk keurmerk voor bedrijven en organisaties hen over de streep zou kunnen trekken bij het solliciteren naar een baan bij deze werkgever en evenveel vaders geven tevens aan dat hun partner vadervriendelijke instrumenten belangrijk vindt. Langer betaald ouderverlof moet, op zijn minst, een optie zijn waar vaders naar wens gebruik van kunnen maken, aldus de respondenten. En het moet beter mogelijk zijn om flexibel te werken: school en dagopvang sluiten meestal niet aan op werktijden.

De OESO heeft vorig jaar betaald verlof voor vaders aanbevolen in haar policy brief *“Parental Leave: Where are the fathers?”* (OESO, maart 2016) en ook de SER bepleitte ‘een verruiming van de verlofmogelijkheden voor jonge vaders en moeders, m.n. in het eerste levensjaar van het kind’ in haar adviesrapport *“Een werkende combinatie. Advies over het combineren van werken, leren en zorgen in de toekomst”* (SER-Advies 2016/08, 26 oktober 2016) aan het kabinet.

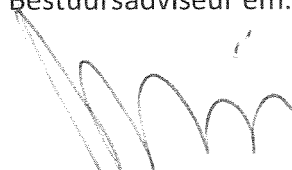
Zoals uit eerder SER overleg naar voren kwam, heeft met name het Midden en Klein Bedrijf (MKB) problemen met de financiering van een uitbreiding van het betaald vaderschapsverlof (er zijn enkele bedrijven die dit intussen wel doen). In haar adviesrapport *“Een werkende combinatie”* geeft de SER daarom als een van de richtinggevende voorwaarden aan *“(gedeeltelijke) financiering van het verlof via een bijdrage uit de algemene middelen dan wel via een combinatie van (fiscaalvriendelijk(e)) sparen/spaarvormen en algemene middelen”*.

Tot slot vragen we bij het behandelen van de door ons bepleitte uitbreiding van het betaald vaderschapsverlof in de formatie ook graag speciale aandacht voor de positie van ZZP-ers en co-ouders na (echt)scheiding.

Voor meer informatie verwijzen we graag naar onze website [www.vaderkenniscentrum.nl](http://www.vaderkenniscentrum.nl)

Met vriendelijke groet,

Bestuur van Stichting Vader Kennis Centrum:  
Peter Tromp, Paul Bastianen, Bas van 't Hoff, Benjamin Wondergem en Abdellah Mehrzad  
Bestuursadviseur em. prof. dr. Louis Tavecchio



*Bijlage: Aangenomen Resolutie 2079 van de Parlementaire Assemblee van de Raad van Europa (2 oktober 2015)*

## **Bijlage: Aangenomen Resolutie 2079 van de Parlementaire Assemblée van de Raad van Europa (2 oktober 2015)**

Author(s): Parliamentary Assembly of the Council of Europe

<http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-EN.asp?fileid=22220&lang=en>

Origin - *Assembly debate* on 2 October 2015 (36th Sitting) (see [Doc. 13870](#), report of the Committee on Equality and Non-Discrimination, rapporteur: Ms Françoise Hetto-Gaasch; and [Doc. 13896](#), opinion of the Committee on Social Affairs, Health and Sustainable Development, rapporteur: Mr Stefan Schennach). *Text adopted by the Assembly* on 2 October 2015 (36th Sitting).

1. The Parliamentary Assembly has consistently promoted gender equality in the workplace and in the private sphere. Major improvements in this field, while still not sufficient, can be observed in most member States of the Council of Europe. Within families, equality between parents must be guaranteed and promoted from the moment the child arrives. The involvement of both parents in their child's upbringing is beneficial for his or her development. The role of fathers with regard to their children, including very young children, needs to be better recognised and properly valued.

2. Shared parental responsibility implies that parents have rights, duties and responsibilities with regard to their children. The fact is, however, that fathers are sometimes faced with laws, practices and prejudices which can cause them to be deprived of sustained relationships with their children. In its [Resolution 1921 \(2013\)](#) on gender equality, reconciliation of private and working life and co-responsibility, the Assembly called on the authorities of the member States to respect the right of fathers to enjoy shared responsibility by ensuring that family law foresees, in case of separation or divorce, the possibility of joint custody of children, in their best interests, based on mutual agreement between the parents.

3. The Assembly wishes to point out that respect for family life is a fundamental right enshrined in Article 8 of the European Convention on Human Rights (ETS No. 5) and numerous international legal instruments. For a parent and child, being together is an essential part of family life. Parent-child separation has irremediable effects on their relationship. Such separation should only be ordered by a court and only in exceptional circumstances entailing grave risks to the interest of the child.

4. Furthermore, the Assembly firmly believes that developing shared parental responsibility helps to transcend gender stereotypes about the roles supposedly assigned to women and men within the family and is simply a reflection of the sociological changes that have taken place over the past fifty years in terms of how the private and family sphere is organised.

5. In the light of these considerations, the Assembly calls on the member States to:

- 5.1. sign and/or ratify, if they have not already done so, the European Convention on the Exercise of Children's Rights (ETS No. 160) and the Convention on Contact concerning Children (ETS No. 192);
- 5.2. sign and/or ratify, if they have not already done so, the 1980 Hague Convention on the Civil Aspects of International Child Abduction and to properly implement it, and in particular to ensure that the authorities responsible for enforcing it co-operate and respond promptly;
- 5.3. ensure that parents have equal rights with regard to their children under their laws and administrative practice, guaranteeing each parent the right to be informed and to have a say in important decisions affecting their child's life and development, in the best interests of the child;
- 5.4. remove from their laws any difference based on marital status between parents who have acknowledged their child;
- 5.5. introduce into their laws the principle of shared residence following a separation, limiting any exceptions to cases of child abuse or neglect, or domestic violence, with the amount of time for which the child lives with each parent being adjusted according to the child's needs and interests;
- 5.6. respect the right of children to be heard in all matters that affect them when they are deemed to have a sufficient understanding of the matters in question;
- 5.7. take shared residence arrangements into account when awarding social benefits;
- 5.8. take all necessary steps to ensure that decisions relating to children's residence and to access rights are fully enforced, particularly by following up complaints with respect to failure to hand over a child;
- 5.9. encourage and, where appropriate, develop mediation within the framework of judicial proceedings in family cases involving children, in particular by instituting a court-ordered mandatory information session, in order to make the parents aware that shared residence may be an appropriate option in the best interests of the child, and to work towards such a solution, by ensuring that mediators receive appropriate training and by encouraging multidisciplinary co-operation based on the "Cochem model";
- 5.10. ensure that the professionals who come into contact with children during court proceedings in family cases receive the necessary interdisciplinary training on the specific rights and needs of children of different age groups, as well as on proceedings that are adapted to them, in accordance with the Council of Europe Guidelines on child-friendly justice;
- 5.11. encourage parenting plans which enable parents to determine the principal aspects of their children's lives themselves and introduce the possibility for children to request a review of arrangements that directly affect them, in particular their place of residence;
- 5.12. introduce paid parental leave available to fathers, with preference being given to the model of non-transferable periods of leave.

Vader Kennis Centrum  
De heer P. Tromp  
Jacob Cabeliastraat 17  
3554 VH UTRECHT

Kenmerk: 201700644

Den Haag, 3 mei 2017

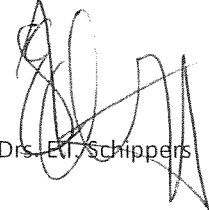
Geachte heer Tromp,

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 van het nieuwe Kabinet  
Mw. Drs. E.I. Schippers  
Tweede Kamer  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Hardinxveld-Giessendam, 20 april 2017

Geachte mevrouw Schippers,

Het jaar 2015 was door de Verenigde Naties uitgeroepen tot "het jaar van de bodem", waarmee zij de bewustwording wilde versterken van het belang van een gezonde natuurbodem en haar natuurlijk kapitaal. De bodem staat onder druk en vormt een bedreiging voor de voedselvoorziening, drinkwaterbeschikbaarheid en beschikbaarheid van grondstoffen. Bodemzekerheid zo stelt de VN is een voorwaarde voor mondiale veiligheid.

De rivierbodems in de Nederlandse deltagebieden zijn sterk verontreinigd met een aantal giftige stoffen die ervoor zorgen dat de bodemgesteldheid indirect gevaar oplevert voor de gezondheid van mens en dier. Met name dioxines en pcb's leveren hierbij de grootste problemen op. Een aantal waterdieren krijgt deze giftige stoffen binnen en zorgen er zo voor dat deze minder goed voor consumptie geschikt zijn, zeker als er wordt gesproken over consumptie van grotere hoeveelheden. Doordat deze toxische stoffen zich binden aan het slib van de rivierbodems nemen de risico's voor de waterkwaliteit steeds meer toe. Ook heeft dit zijn weerslag op recreatieve activiteiten. Het in het water zwevende slib dat nog niet bezonken is kan hierbij ook risico's voor de volksgezondheid opleveren. Ook de beroepsvisserij en sportvisserij hebben te maken met de problematiek van het vervuilde slib en voor de drinkwatervoorziening kunnen deze problemen ook steeds meer een factor van betekenis gaan vormen.

De hiervoor genoemde problematiek speelt niet alleen in Nederland, maar komen over de gehele wereld voor in de grote dichtbevolkte rivierdelta's.

Wij menen dat er technieken ontwikkeld dienen te worden om op een (financieel) verantwoorde wijze de rivierbodems te ontdoen van het verontreinigde slib. Dit op een zodanige wijze dat aan het vrijkomende verontreinigde slib een economisch verantwoorde nuttige bestemming kan worden gegeven, zonder nadelige gevolgen voor het milieu.

Wij menen dat deze problematiek niet ten volle wordt onderkend en vragen u om in het regeerakkoord expliciet een passage op te nemen met de volgende strekking:

**"Het kabinet wil het, door middel van financiële ondersteuning, mogelijk maken technieken te ontwikkelen die de rivierbodems op een verantwoorde wijze van het verontreinigde slib kunnen ontdoen, waarbij het vrijkomende verontreinigde slib op een milieuvriendelijke en economisch verantwoorde wijze een bestemming kan worden gegeven".**

Wij hopen dat u tijdens de formatie kans ziet om bovenstaande mee te nemen in uw overwegingen en gaan graag in gesprek over de uitwerking hiervan.

Wij wensen u veel succes bij de formatie.

Hoogachtend

Stichting Schone Rivieren

Jaap Tromp, voorzitter

André Hoedelmans, secretaris

Stichting Schone Rivieren  
De heer J. Tromp  
Postbus 55  
3370 AB HARDINXVELD-GIESSENDAM

Kenmerk: 201700646

Den Haag, 3 mei 2017

Geachte heer Tromp,

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.W. Schippers



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

Zwarte Woud 2  
3524 SJ Utrecht

Tel: +31 (0)6 119 545 60  
[info@alliantienr.nl](mailto:info@alliantienr.nl)

Kvk 58897054  
IBAN NL77ABNA0540491322

[www.alliantienederlandrookvrij.nl](http://www.alliantienederlandrookvrij.nl)

Betreft: op weg naar een Rookvrije Generatie  
Utrecht, 20 april 2017

In afschrift aan:

dhr. mr. S. van Haersma Buma, dhr. J.F. Klaver, dhr. drs. A. Pechtold, dhr. drs. M. Rutte  
en dhr. drs. M.J. van Rijn

Geachte mevrouw Schippers,

In het kader van uw rol als informateur, vragen Hartstichting, KWF Kankerbestrijding en Longfonds, samenwerkend in de Alliantie Nederland Rookvrij, graag uw aandacht voor de belangrijkste vermijdbare oorzaak van sterfte en ziekte in Nederland: tabaksverslaving. Elk jaar overlijden er in ons land ruim 19.000 mensen aan de gevolgen van roken en nog eens enkele duizenden aan de gevolgen van meerroken<sup>1</sup>. Roken is bovendien een belangrijke determinant van sociaaleconomische gezondheidsverschillen<sup>2</sup> en kost de Nederlandse samenleving jaarlijks miljarden euro's<sup>3</sup>.

Toch beginnen er iedere week naar schatting nog steeds enkele honderden kinderen met dagelijks roken<sup>4</sup>. De hersenen van jongeren zijn extra gevoelig voor de verleiding om te gaan roken en voor verslaving in het algemeen. Om jongeren een eerlijker kans te bieden te kiezen voor een gezonde, rookvrije toekomst, heeft een groeiend aantal gemeenten, maatschappelijke partijen en burgers de handen ineengeslagen. Zij zijn actief op weg naar een Rookvrije Generatie<sup>5</sup>. Naar een samenleving waarin opgroeiende kinderen worden beschermd tegen tabaksrook en de verleiding om te gaan roken. En waarin rokers die willen stoppen met roken, de ondersteuning krijgen die nodig is om van hun verslaving af te komen. Wij als gezondheidsfondsen stimuleren partijen mee op weg te gaan, bijvoorbeeld door speeltuinen en sportverenigingen te helpen hun terreinen rookvrij te maken en door bewustwording over de blootstelling van kinderen aan de verleidingen om te gaan roken.

Het maatschappelijk draagvlak voor de Rookvrije Generatie is groot (79% in juli 2016)<sup>6</sup>. Dit is hét moment voor een volgend kabinet om de handschoen op te pakken en samen met ons, andere maatschappelijke partners en lokale overheden op weg te gaan naar een Rookvrije Generatie. De Rijksoverheid kan een belangrijke faciliterende en aanvullende bijdrage leveren. Door allemaal een deel van de puzzel op te pakken, kunnen we er samen voor zorgen dat een Rookvrije Generatie werkelijkheid wordt. De elementen die hieraan bijdragen – het voorkomen dat jongeren beginnen met roken en helpen van rokers die willen stoppen met roken – komen niet alleen de gezondheid van

de Nederlandse bevolking ten goede, maar leiden ook tot een verkleining van de sociaaleconomische gezondheidsverschillen én tot financiële baten voor de samenleving.

Wij nodigen het nieuwe kabinet dan ook van harte uit om de ambitie voor een Rookvrije Generatie een prominente plek te geven in het regeerakkoord. Bijvoorbeeld door een passage met de volgende strekking op te nemen:

*Omdat tabaksverslaving de grootst vermijdbare oorzaak is van ziekte en sterfte in Nederland, zet dit kabinet zich samen met gemeenten en maatschappelijke partners in voor het laten opgroeien van een rookvrije generatie; een generatie jongeren die in staat wordt gesteld te kiezen voor een rookvrije toekomst.*

Met veel genoegen hebben wij geconstateerd dat voor een dergelijk uitgangspunt ook een stevige basis kan worden gevonden in de verkiezingsprogramma's van de partijen die nu om tafel zitten.

In relatie tot de financiële kaders voor de volgende kabinetsperiode, is ons bij de doorrekening van de verkiezingsprogramma's door het Centraal Planbureau opgevallen dat twee van de beoogde coalitiepartijen – het CDA en D66 – een verhoging van de tabaksaccijns hebben opgenomen in hun plannen. Hogere tabaksaccijnzen hebben een positieve impact op de overheidsfinanciën, want zorgen in principe voor hogere budgettaire inkomsten op de korte en middellange termijn<sup>7</sup>. Graag maken wij u erop attent dat het verhogen van de tabaksaccijns daarnaast een zeer effectieve manier is om jongeren te beschermen tegen het verslaafd raken aan tabak en rokers te stimuleren om te stoppen met roken<sup>8</sup>. Ook vanuit volksgezondheidsperspectief is er dus belangrijke winst te boeken. Wij zouden het opnemen van een substantiële verhoging van de tabaksaccijns in het financieel kader bij het regeerakkoord dan ook van harte toejuichen.

Wij wensen u veel succes bij het uitvoeren van uw opdracht en voorzien u uiteraard graag van nadere informatie, indien gewenst.

Met vriendelijke groet,

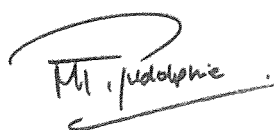
Het bestuur van de Alliantie Nederland Rookvrij,

drs. F. Italianer



Algemeen Directeur  
Hartstichting

drs. M.T. Rudolphie MBA



Algemeen directeur  
KWF Kankerbestrijding

M. Rutgers M.Sc



Directeur  
Longfonds

Voor nadere informatie:

Rutger Haandrikman, teammanager Public Affairs, Hartstichting  
E [r.haandrikman@hartstichting.nl](mailto:r.haandrikman@hartstichting.nl) M 06 256 405 71

Tim Rombouts, senior consultant Public Affairs, KWF Kankerbestrijding  
E [trombouts@kwf.nl](mailto:trombouts@kwf.nl) M 06 519 937 46

Agnes de Bruijn, senior projectleider, Longfonds  
E [agnesdebruijn@longfonds.nl](mailto:agnesdebruijn@longfonds.nl) M 06 518 919 91

- 
- <sup>1</sup> <https://www.rokeninfo.nl/publiek/cijfers/ziekte-sterfte>; <https://www.volksgezondheidenzorg.info/onderwerp/roken/cijfers-context/oorzaken-en-gevolgen>
  - <sup>2</sup> Kunst, A.E. (2017). Sociaal-economische verschillen en roken: sterke verbanden met implicaties voor tabaksbeleid. *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde*. Beschikbaar via: <https://www.ntvg.nl/artikelen/sociaal-economische-verschillen-en-roken/volledig>.
  - <sup>3</sup> De Kinderen, R.J.A., Wijnen, B.F.M., Evers, S.M.A.A., Hiligsmann, M., Paulus, A.G.T., De Wit, G.A., *et al.* (2016). *Social cost-benefit analysis of tobacco control policies in the Netherlands* [Maatschappelijke kosten baten analyse van tabaksontmoediging]. Maastricht: Universiteit Maastricht; 2016. Beschikbaar via: [https://hsr.mumc.maastrichtuniversity.nl/sites/intranet.mumc.maastrichtuniversity.nl/files/hsr\\_mumc\\_maastrichtuniversity\\_nl\\_public\\_news\\_events/rapportmkba\\_09-06-2016\\_def.pdf](https://hsr.mumc.maastrichtuniversity.nl/sites/intranet.mumc.maastrichtuniversity.nl/files/hsr_mumc_maastrichtuniversity_nl_public_news_events/rapportmkba_09-06-2016_def.pdf).
  - <sup>4</sup> Trimbos-instituut (2017). *Kinderen en roken: een aantal feiten op een rij*. Utrecht: Trimbos-instituut. Beschikbaar via: <https://assets.trimbos.nl/docs/cd97d930-6f39-41ca-9923-c02a6e17982e.pdf>.
  - <sup>5</sup> [www.rookvrijegeneratie.nl](http://www.rookvrijegeneratie.nl)
  - <sup>6</sup> Percentage dat aangeeft voorstander te zijn van "een Rookvrije Generatie". Meting door onderzoeksbureau Flycatcher in juli 2016, n = 551.
  - <sup>7</sup> Chaloupka, F.J., Yurekli, A. & Fong, G.T. (2012). Tobacco taxes as a tobacco control strategy. *Tobacco Control*, 21, 172-180. Beschikbaar via: <http://tobaccocontrol.bmj.com/content/21/2/172>; Ministerie van Financiën (2017). *Sleuteltabel 2018*. Beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-804033>.
  - <sup>8</sup> Chaloupka *et al.* (2012) (zie voetnoot 7); Trimbos-instituut (2015). Effecten van accijns en prijs op het gebruik van tabaksproducten. Utrecht: Trimbos-instituut. Beschikbaar via: <https://assets.trimbos.nl/docs/ef3e24a1-d9c8-48c8-a82f-402c1f6a94c9.pdf>.

Alliantie Nederland Rookvrij  
De heer drs. F. Italianer  
Zwarte Woud 2  
3524 SJ UTRECHT

Kenmerk: 201700648

Den Haag, 3 mei 2017

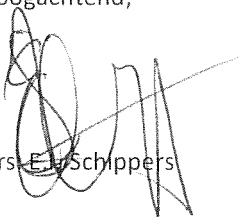
Geachte heer Italianer,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

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

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

Hoogachtend,



Drs. E. Schippers

Brieven aan de informateur, mw. E.I. Schippers  
p/a Tweede Kamer  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Amsterdam, 20 april 2017

Betreft: Suggesties TNN voor transgenderemancipatiebeleid in het regeerakkoord

Geachte mevrouw Schippers,

Het is bijna tien jaar geleden dat de emancipatie van transgender personen vaste vorm kreeg in het emancipatiebeleid van de Rijksoverheid. De ontwikkelingen op dit beleidsterrein volgden zich gestaag op. In 2009 kwam er subsidie voor transgenderemancipatie, waarna in 2010 trans personen voor het eerst in het regeerakkoord werden genoemd. Daarop volgde in 2012 SCP-onderzoek naar het welbevinden van trans personen. Hoogtepunt was de wijziging van geslacht bij de burgerlijke stand die in 2014 werd vergemakkelijkt en nu is aanpassing van de Awgb om trans en intersekse personen beter te beschermen aanstaande.

Mooie ontwikkelingen waar de formerende partijen met tevredenheid op terug mogen kijken voor hun afzonderlijke bijdrages daaraan. Het is echter uw taak als informateur om met de formerende partijen aan uw tafel in de Stadhouderskamer vooruit te kijken.

Anno 2017 wijzen onderzoeken nog altijd uit dat in de openbare ruimte, op de arbeidsmarkt en in de transgenderzorg er nog veel obstakels zijn voor het slagen van de emancipatie. In deze brief schetst TNN wat er de komende vier jaar van groot belang is om voor elkaar te krijgen in de emancipatie en acceptatie van transgender personen. Wij verzoeken u daarom deze brief te delen met de onderhandelaars van de partijen.

#### **Passage LHBTI-emancipatie in regeerakkoord**

Met een passage in het regeerakkoord over de emancipatie van LHBTI-personen kunt u recht doen aan de inhoud van deze brief. Daarin is het belangrijk te benoemen dat de emancipatie van trans personen enkel kan slagen wanneer op alle beleidsterreinen maatregelen worden genomen: van justitie tot arbeidsmarkt tot gezondheidszorg tot onderwijs.

Pas wanneer op al deze terreinen ambitieus beleid gevoerd wordt kan de acceptatie, het welzijn, de arbeidsparticipatie en de veiligheid van trans personen werkelijk verbeteren. De volgende zes punten zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden voor het maken van een kwaliteitsslag in de emancipatie van trans personen:

1. Bestrijding van genderstereotypen en het vergroten van vrijheid van geslacht in onderwijs en media
2. Toegankelijke en betaalbare transgenderzorg waar zelfbeschikking voorop staat
3. Wettelijke bescherming van trans personen tegen discriminatie in Awgb en Strafrecht
4. Een verlofregeling die de medische transitie van transgender werknemers voor zowel werkgever als werknemer betaalbaar maakt en de werknemer beschermt tegen discriminatie.
5. Registratie van geslacht tot het uiterste terugdringen, zowel bij de overheid als de private sector.
6. Wijziging van geslacht bij de burgerlijke stand laten berusten op complete zelfbeschikking en zonder leeftijdsbeperking zodat intersekse personen van dezelfde regeling gebruik kunnen maken.

TNN benadrukt dat in een omvattend emancipatiebeleid voor trans personen wel specifieke aandacht dient uit te gaan naar bi-culturele trans personen en transgender asielzoekers. Voor het slagen van de transgenderemancipatie mogen deze groepen niet over het hoofd gezien worden.

#### **Veranker het Regenboog Stembusakkoord**

TNN roept u hiernaast op in deze passage de acht punten uit het regenboog stembusakkoord (bijlage 1) op te nemen. Drie van de vier formerende partijen hebben dit akkoord ondertekend en het CDA zegt zich achter de meeste punten te kunnen scharen. COC Nederland heeft u reeds een schrijven (d.d. 5 april 2017, bijlage 2) gestuurd met dit verzoek en TNN sluit zich hier bij aan. Daarbovenop stellen wij voor om op vier van deze acht punten nog een extra slag te slaan ten behoeve van de transgenderemancipatie:

1. *Het onverminderd steunen van buitenlandse LHBTI-bewegingen.*  
De situatie van trans personen is in veel landen erbarmelijk, zowel economisch als sociaal. Het aantal wereldwijd geregistreerde moorden op trans personen stijgt nog jaarlijks. Vergeleken met homoseksuele en lesbische personen heeft slechts een fractie de mogelijkheid naar een veilig land te vluchten. Juist daarom is uitbreiding van steun aan transgender(inclusieve) organisaties buiten Europa hard nodig.
2. *Het discriminatieverbod (art. 137 c-e van het Wetboek van Strafrecht) in stand laten.*  
Voor trans personen die te maken krijgen met belediging op grond van hun genderidentiteit of -expressie is er nu geen gelijke mogelijkheid om dit via het strafrecht te laten vervolgen. Artikel 137 C dient daarom uitgebreid te worden met de gronden genderidentiteit, genderexpressie en geslachtskenmerken.
3. *Het zoveel als mogelijk afschaffen van de registratie van geslacht.*  
Maatschappelijke instellingen en bedrijven horen niet achter te blijven wanneer registratie van geslacht door de overheid minder vanzelfsprekend wordt. Elke dienst of product hoort zonder opgave van geslacht toegankelijk te zijn, hiervoor ligt een rol bij de wetgever. De Wet Bescherming Persoonsgegevens dient daarvoor aangepast te worden.
4. *Het bij wet regelen dat meer dan twee personen ouderschap en ouderlijk gezag kunnen krijgen.*  
Om trans personen tegemoet te komen in een modern verwantschapsrecht behoort seksneutraliteit over de gehele linie nagestreefd te worden, ongeacht het aantal ouders. Zodat zowel trans mannen, trans vrouwen en non-binaire trans personen dezelfde erkenning als ouder kunnen krijgen als cisgender ouders.

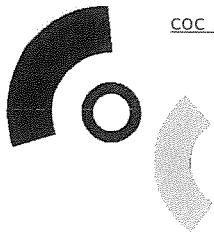
We zien ernaar uit om met u en de betrokken partijen te gaan werken aan acceptatie en gelijke rechten voor transgender personen in Nederland en de wereld. Daarvoor zal een passage over LHBTI-beleid in het regeerakkoord een uitstekend begin zijn wanneer daarmee nieuwe perspectieven zich aandienen voor een samenhangend transgenderemancipatiebeleid.

Hoogachtend,



Corine van Dun

voorzitter Transgender Netwerk Nederland



Brieven aan de informateur, mw. E.I. Schippers  
p/a Tweede Kamer  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Ref. nr.: 17.018 / 6.30.1

Amsterdam, 5 april 2017

Betreft: Suggesties COC voor LHBTI-emancipatie in het regeerakkoord

Geachte mevrouw Schippers,

Als informateur onderzoekt u momenteel de mogelijkheid van een kabinet en een regeerakkoord met VVD, CDA, D66 en GroenLinks. Een onderwerp dat deze partijen verbindt, is dat ze alle hebben aangegeven in het regeerakkoord een passage te willen opnemen over de emancipatie van lesbiennes, homo's, bi's, trans- en intersekse personen (LHBTI's).<sup>1</sup> In deze brief lichten wij het belang van een dergelijke passage toe.

**We stellen voor om de maatregelen uit COC's Regenboog Stembusakkoord 2017 nu daadwerkelijk te verankeren in het regeerakkoord.**

### Urgentie

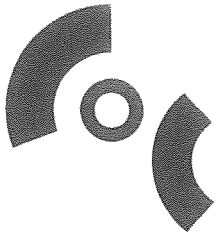
In de afgelopen kabinetsperiode is belangrijke vooruitgang geboekt op het gebied van LHBTI-emancipatie. COC's Roze Stembusakkoord 2012 is volledig uitgevoerd. LHBTI-voorlichting werd verplicht op school, dankzij de wet lesbisch ouderschap kunnen duomoeders eenvoudig juridisch ouder worden en voor transpersonen werd wijziging van de officiële geslachtsregistratie veel gemakkelijker. Er kwam een einde aan het fenomeen weigerambtenaar en scholen mogen mensen niet meer wegsturen omdat ze openlijk LHBTI zijn. Nederland steunt de LHBTI-beweging in meer dan vijfendertig landen, GSA's op bijna 900 scholen steunen LHBTI-leerlingen en de aanpak van anti-LHBTI geweld werd topprioriteit van politie en Justitie.

Toch krijgen nog altijd zeven op de tien LHBTI's in Nederland te maken met fysiek of verbaal geweld wegens hun identiteit. Het aantal meldingen en aangiften nam toe van 428 in 2009 naar 1.574 in 2015. Hoe ernstig het geweld soms is, wordt geïllustreerd door de afschuwelijke wijze waarop een homopaar uit Arnhem onlangs werd afgetuigd toen ze hand in hand naar huis liepen na een avond stappen.

'Homo' is op het school het meest gebruikte scheldwoord en suïcidecijfers liggen onder LHBTI-jongeren bijna vijf keer hoger dan gemiddeld. Onder transpersonen zijn de arbeidsongeschiktheids- en werkloosheidspercentages drie tot vier maal hoger dan gemiddeld. Trans-, intersekse en andere personen ervaren hinder van officiële geslachtsregistratie. De wet biedt onvoldoende bescherming aan kinderen die opgroeien in 'regenbooggezinnen' met drie of vier ouders. Acceptatie in biculturele- en religieuze kringen, in de zorg, in de asielopvang, op de werkvloer en in de sport blijft vaak achter. Nederland zakke naar de elfde plaats in Europa als het gaat om landen waar LHBTI-mensenrechten goed geregeld zijn.

Homoseksualiteit is strafbaar in 72 landen, in 13 (delen van) landen staat er de doodstraf op.

<sup>1</sup> O.a. op [www.gayvote.nl](http://www.gayvote.nl), tijdens COC's Verkiezingsdebat 2017 en in COC's Regenboog Stembusakkoord 2017.



# REGENBOOG STEMBUSAKKOORD

## 2017

De ondertekenaars spannen zich in om de volgende maatregelen op het gebied van LHBTI-emancipatie in de komende kabinetsperiode uit te voeren.



**LHBTI-EMANCIPATIEBELEID.** Het kabinet voert een ambitieus LHBTI-emancipatiebeleid om gelijke rechten en sociale acceptatie te bevorderen. De hoogte van het LHBTI-emancipatiebudget blijft minimaal gelijk. In het regeerakkoord wordt een paragraaf over LHBTI-emancipatie opgenomen.

**INTERNATIONAAL.** De mensenrechten van LHBTI's blijven topprioriteit in het Nederlands mensenrechten- en ontwikkelings Samenwerkingsbeleid. De omvang van de financiële steun van de regering aan buitenlandse LHBTI-bewegingen blijft minimaal gelijk. Wanneer de Amerikaanse regering haar financiële steun aan buitenlandse LHBTI-bewegingen stopzet, neemt de Nederlandse regering initiatief tot een internationaal fonds om deze steun te compenseren.

**DISCRIMINATIEVERBOD.** Het discriminatieverbod zoals neergelegd in de artikelen 1371a en 1371b van het Wetboek van Strafrecht wordt herijking 'op welke grond dan ook'.

**ARTIKEL 1 GRONDWET.** Alle partijen vinden dat artikel 1 moet worden gewijzigd. Met steun van D66, PvdA, GroenLinks, CDA, SP, 50PLUS, PvdD en Artikel 1 wordt in de tekst van artikel 1 Grondwet verduidelijkt dat LHBTI-discriminatie verboden is, met een formulering die op draagvlak kan rekenen. De VVD is voornemens een alternatief wijzigingsvoorstel in te dienen, waarin alle expliciet genoemde gronden uit artikel 1 worden geschrapt en discriminatie 'op welke grond dan ook' wordt verboden. De hiervoor genoemde partijen zullen dat voorstel niet steunen. Wanneer het VVD-voorstel geen meerderheid haalt, steunt ook de VVD het voornoemde voorstel om artikel 1 expliciet te verduidelijken, want dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

**VERBOD OP TRANS- EN INTERSEKSE DISCRIMINATIE.** In de Algemene wet gelijke behandeling wordt een expliciet verbod opgenomen op discriminatie van trans- en intersekse personen.

**GESLACHTSREGISTRATIE AFSCHAFFEN.** Geslachtsregistratie door de overheid wordt zoveel mogelijk afgeschaft.

**VEILIGE SCHOOL.** De omvang van de financiële steun van de regering voor GSA's op school blijft minimaal gelijk. Lessen over LHBTI-acceptatie worden ook verplicht in het mbo. Het leren van vaardigheden om LHBTI-acceptatie te bevorderen wordt verplicht op docentenopleidingen.

**MEEROUDERSCHAP.** Er komt op korte termijn een goede meerouderschapswet waardoor meer dan twee personen ouderschap en ouderlijk gezag kunnen krijgen, in lijn met het advies van de Staatscommissie Herijking Ouderschap.

partij:

handtekening:

partij:

handtekening:



Transgender Netwerk Nederland  
Mevrouw C. van Dun  
Atlantisplein 1  
Kamer 2.14  
1093 NE AMSTERDAM

Kenmerk: 201700650

Den Haag, 3 mei 2017

Geachte mevrouw Van Dun,

Dank voor de brief die ik van u mocht ontvangen.

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

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

Hoogachtend,



Dr. B.K. Schippers

**Association of Proprietary Traders**

Postadres: Vasco da Gamalaan 4  
 2803 XW Gouda  
 tel. 0182-699 301  
 e-mail: info@APTraders.nl



Aan de kabinetsinformatuur  
 Drs. E.I. Schippers  
 Postbus 20018  
 2500 EA Den Haag

Gouda, 21 april 2017

**Betreft: beleid en wetgeving met betrekking tot de financiële sector**

Geachte mevrouw Schippers,

De Association of Proprietary Traders (APT) is de representatieve brancheorganisatie van een belangrijke maar niet erg bekende branche in de financiële sector: handelaren die uitsluitend voor eigen rekening en risico als marketmaker handelen in financiële instrumenten op transparante, gereguleerde markten.

Nederland is de bakermat van derivatenhandel in Europa. De daarin opererende market makers branche is uitgegroeid tot een mondiale bedrijfstak. Een groot aantal Nederlandse market maker bedrijven behoort tot de absolute wereldtop. Het zijn hoog technologische mondiaal opererende ondernemingen die hoofdzakelijk zeer hoog geschoold internationaal personeel in dienst hebben. Deze bedrijven verstrekken als marketmakers liquiditeit aan de gereguleerde financiële markten en leveren daarmee een essentiële bijdrage aan efficiënte en integere prijsvorming op die markten (beurzen). Dit is van buitengewoon groot belang voor de (eind)gebruikers van deze markten zoals pensioenfondsen, particulieren, financiële instellingen en overheden.

Graag willen wij enkele beleids- en wetgevingskwesties onder uw aandacht brengen.

***Vestigingsklimaat en Nederlandse fiscale expat faciliteit***

Een zeer belangrijk argument bij de keuze van buitenlandse branchegenoten voor Nederland als vestigingsplaats is het belastingklimaat voor expats. Onze branche put uit een globale relatief 'footloose' arbeidspool van internationaal gerichte hooggeschoolde professionals. De zogenaamde 30%-regeling voor expats is essentieel om deze professionals vanuit de hele wereld naar Nederland te trekken en te behouden. Wij willen dan ook indringend pleiten voor het onverkort handhaven van deze faciliteit voor expats.

***Vestigingsklimaat en Europees 'level playing field'***

Het past Nederland, met een internationaal georiënteerde economie, om te streven naar een Europees 'level playing field' en betrouwbare en stabiele regelgeving en dus past het niet om 'gold plating' toe te passen op Europese regelgeving. Breed toegepaste 'gold plating' van beloningsbeleid op vrijwel de gehele Nederlandse financiële sector in de Wet beloningsbeleid financiële ondernemingen (Wbfo), is buitengewoon schadelijk voor het overigens aantrekkelijke vestigingsklimaat in Nederland. In het kader van Brexit verliest Amsterdam hierdoor de slag om de vestigingsvoorkeur van nu nog in Londen gevestigde financiële instellingen aan andere centra zoals Dublin en Frankfurt.

Onze branche, die immers voor eigen rekening en risico handelt én niet voor klanten optreedt én geen gelden van derden onder zich houdt, is binnen de financiële sector om goede redenen

niet onderworpen aan bovengenoemde 'goldplating'. Het is veelzeggend dat wij berichten ontvangen van onze branchegenoten in Londen dat zij inmiddels al wel voornemens uitwerken om hun vestiging te verplaatsen naar Amsterdam, maar daarbij bezorgdheid tonen over het afwijkend Nederlands beloningsbeleid.

Duidelijkheid over de voortzetting van de huidige toepassing voor onze branche van Europese regelgeving op het gebied van beloningsbeleid (dus zonder Nederlandse goldplating) zou, tegenover de vele zorgelijke gevolgen van een Brexit, een stimulans kunnen zijn voor in Londen gevestigde branchegenoten om te kiezen voor Amsterdam als alternatieve vestigingsplaats. Dat zal Amsterdam als financiële centrum zeer ten goede komen, met alle daar bij komende positieve effecten op de Nederlandse economie (belastinginkomsten, innovatie etc.).

### ***Kapitaaleisen voor beleggingsondernemingen***

In Europa is overeenstemming over het feit dat een maatwerkregime ten aanzien van kapitaaleisen voor beleggingsondernemingen noodzakelijk is. Wij pleiten er voor dat de Minister van Financiën veel aandacht geeft aan het wijzigingsproces dat momenteel doorlopen wordt en dat wordt bevorderd dat onze branche een haar passend Europees toezichtkader wordt geboden. Onze branche heeft bewezen verantwoordelijk te handelen binnen het huidige regime; het verdient aanbeveling dit regime verder te verbeteren en wettelijk eenduidiger te verankeren opdat onze branche zich verder kan blijven ontplooiën. Van harte bieden wij onze expertise hiervoor aan en blijven wij overigens graag steeds betrokken bij dit wijzigingsproces.

### ***De positie van de AFM en DNB binnen het openbaar bestuur***

In Nederland is ervoor gekozen om AFM en DNB als toezichthouder een zbo-status te geven en volledig te laten financieren door de onder toezicht staande instellingen. In een op 3 april jl. verschenen rapport van het IMF over de stand van de financiële sector in Nederland adviseert het IMF om de toezichthouders meer operationele onafhankelijkheid te geven: geen goedkeuring van de begroting door de minister en geen toepassing van de Wet Normering Topinkomens. Daarnaast stelt het IMF voor om de toezichthouders meer regelgevende bevoegdheid te geven. De APT acht wijzigingen overeenkomstig deze adviezen vanuit democratisch en rechtstatelijk perspectief onwenselijk.

Ten slotte is de APT in algemene zin voorstander van efficiënt, doelmatig en robuust toezicht; derhalve zou bij wet- en regelgeving doorlopend moeten worden afgewogen of uitbreiding van regelgeving en toezicht ook in de praktijk een bijdrage zal leveren aan verhoging van de kwaliteit van het toezicht en aan een robuuste financiële sector. Nog verdere verzwaring van financiële en administratieve belasting vanuit toezichtregimes is naar ons inzicht niet nodig en ook ongewenst. De nadruk zou vooral moeten liggen op verhoging van efficiency en doelmatigheid van het toezicht.

Hoogachtend,



drs. H.J.G. Kruisinga  
voorzitter



mr. M.E.A. Hiskes-Willems  
bestuurssecretaris