

DS'70

Secretariaat: Herengracht 94, Amsterdam, tel. 020-247793
Postgiro 200 98 98 t.n.v. Penningmeester DS'70, Capelle a/d IJssel

INLEIDING VOOR DE PARTIJRAAD VAN DS'70 TE UTRECHT
OP ZATERDAG 12 AUGUSTUS 1972

door W. Drees jr.

1. Het besluiteloze kabinet

Als men het Kabinet van 16 ministers, waar ik tot 20 juli jl. deel van uitmaakte, met een term zou willen karakteriseren, dan zou dat wellicht kunnen zijn "het besluiteloze kabinet".

Opvallend waren de lange discussies over "De drie van Breda", over de abortus en dergelijke ethische zaken. Maar ook over meer financieel economische kwesties als Nota Noorden des Lands, Nota Spreiding Rijksdiensten, die nimmer klaar kwamen.

En ook kleinere zaken als afschaffing van titel Excellentie, of wetsontwerp op de Openbaarheid van Bestuur toonden geen voortgang.

Hoe kwam dat? Lag het aan de aard van de partijen die samen het vijfpartijenkabinet vormden, bijv. aan de drie confessionele partijen? Ik geloof niet dat het aan de aard van een of meer van die partijen lag, maar:

- a) aan serieuze tegenstellingen op ethisch gebied, bijv. inzake abortus;
- b) aan een streven van Financien (zie de regelmatig verschijnende budgettaire nota's, extrapolatie-nota, nota over de ruimte, voorjaarsnota e.d.), om alles tegelijk te willen overzien, regelen, in de hand houden, nooit een afzonderlijk projekt te willen afhandelen en beoordelen op de merites van dat projekt;
- c) aan de leiding, die graag unanimitéit bereikte en anders uitstelde tot een fatale datum.

Onduidelijk bleef het standpunt inzake de kosteninflatie. Was het kabinet bereid om in te grijpen, als de sociale partners zelf onvoldoende tot beheersing van deze inflatie zouden komen? Het was mede een breekpunt voor Dé Brauw en voor mij. Het nieuwe kabinet-Biesheuvel is evenmin van plan om in de Troonrede een uitdrukkelijke uitspraak op te nemen. Is dit omdat het kabinet niet van plan is ooit in te grijpen? Of omdat zij tegen de sociale partners wil zwijgen en hen dan daarmee wil overvallen? Ik geloof dat het antwoord is: het kabinet weet niet wat het wil, het is gewoon besluiteloos.

2. Beleidsombuigingen

Het Regeer-Akkoord Steenkamp bevatte een aantal beleidsombuigingen, een soberder uitvoering van een aantal overheidstaken. Het zijn vooral Onderwijs-Wetenschappen en Verkeer en Waterstaat geweest, die hieraan hebben bijgedragen, en wel snel. U vindt een overzicht in het Antwoord van minister Nelissen op de Vragen ter Voorbereiding van de Algemene Financiële Beschouwingen, 2e Kamerstuk nr. 11 500, N. 3, blz. 19-21:

Ombuigingen in 1972 (mln gld)

Onderwijs	:	190
Wetenschappen	:	260
Verkeer en Waterstaat	:	450
Alle andere	:	200
Totaal	:	<u>1.100</u>

Ook voor 1973 en volgende jaren waren De Brauw en ik fors bezig. Ik wijs bijv. op de goederensektor Nederlandse Spoorwegen, op het terughoudende havenbeleid, op parkeerbeleid. Dat levert belangrijke bedragen op en het bezorgt geen schade. Zinvol bezuinigen als wanneer je het met een eenvoudiger typestoel doet i.p.v. een dure leren fauteuil te kopen. Dát heeft zin. Maar het heeft geen zin om een kapotte stoelpoot kapot te laten. Dan kun je beter opstappen.

3. De discriminatie tegen het openbaar vervoer

De rijksbegroting maakt tegenwoordig onderscheid tussen algemene salarisverhogingen en andere uitgaven. De algemene salarisverhogingen volgen de trend van het particuliere bedrijfsleven, de afzonderlijke ministeries hebben met deze uitgaaf geen bemoeienis, blijven daarbuiten. De discussies met hen over de "beleidsruimte" betreffen alleen de uitbreiding van het volume van hun activiteiten (of de inkrimping van dat volume) en de prijsstijging van materiële uitgaven, zoals bouwwerken.

Bij overheidsbedrijven zoals de P.T.T. wordt de salarisverhoging gedekt uit tariefsverhogingen (of produktiviteitsverhoging).

Ook bij subsidies, bijv. aan scholen of instellingen van maatschappelijk werk, blijven algemene salarismaatregelen buiten beschouwing.

De openbare vervoersbedrijven zijn tegenwoordig voor ca. 2/3 rendabel, voor ca. 1/3 onrendabel. Men kan ze beschouwen voor 2/3 als bedrijven, voor 1/3 als een overheidsdienst. Tot mijn grote verbazing wilde echter

Financiën en in aansluiting daarna tenslotte de minister-president (en de 14 die zijn voorstel aanvaardden) de algemene salarisverhoging ook bij het onrendabel deel van deze openbare vervoersbedrijven wèl beschouwen als een uitgaaf waarvoor Verkeer en Waterstaat moest opdraaien.

In tegenstelling dus tot alle andere subsidieposten moest bij deze subsidiepost elke salarisverhoging worden terugverdiend, hetzij door het 1/3 deel nominaal g e l i j k te houden, dus relatief te verlagen, bijv. door absurd grote tariefsverhogingen, hetzij door deze bedragen te korten op andere uitgaven van Verkeer en Waterstaat, waarvoor Financiën dan met name de wegeaanleg aanwees.

Verkeer en Waterstaat was zo het enige departement dat schade ondervond door de bedrijven die er onder ressorteerden. Financiën dacht er niet over om bijv. de winst Nederlandse Bank te combineren met de eigen uitgaven voor de belastingdienst. Maar Verkeer en Waterstaat moest dat wel doen.

Ik ben gaarne bereid de omvang van de wegeaanleg te bezien op conjunctu-rele aspecten. Dat heb ik getoond bij de herziening van de Wet op het Rijkswegenfonds per 1 januari 1972; ik ben geloof ik de enige uit het kabinet-Biesheuvel die al op 1 januari 1972 een wèt herzien had en daar-door een op een wet gebaseerde uitgaafpost verlaagde.

Ook was ik bereid om een concreet project te bezien op zin en rentabili-teit, mede gezien de openbare vervoersverbinding. Maar ik ben niet bereid om de continuïteit, de afspraken met gemeenten, provincies en buitenland, de planning, de werkgelegenheid in de wegebouw, afhankelijk te stellen van de schommelingen in de resultaten van N.S. en streekvervoer en van salarismaatregelen die nota bene niet eens in het kabinet van tevoren worden afgesproken.

4. Waterkwaliteit, lawaai Schiphol

De twee belangrijkste acute milieuproblemen bij mijn optreden vond ik de waterkwaliteit, met name die van de Rijn en het lawaai van vliegtuigen, vooral bij Schiphol.

De voorstellen van Financiën en Minister-President voor 1973 maakten het mij onmogelijk om aan Water:

Eems Dollard (hulp bij ombouw fabrieken)

Noordzee (controle olielozingen)

Rijn (monitor stations e.d.)

genoeg te doen.

En wat Schiphol betreft: beperking van het verkeer helpt; belangrijker is de Tweede Nationale Luchthaven. Maar het tijdig gereedmaken van de Markerwaard maakte men mij onmogelijk.

Het ging tenslotte om f 160 miljoen in 1973, waarvan f 90 miljoen de salariskwestie bij openbaar vervoer. Als men dit had geregeld op non-discriminatoire wijze, zoals bij andere overheidsdiensten, dan betrof het verschil slechts f 70 miljoen. Maar die f 70 miljoen waren essentieel voor een behoorlijke bescherming van het milieu. En alleen al bij de goederensector van de Spoorwegen troffen staatssecretaris Kruisinga en ik maatregelen die binnenkort per jaar een bedrag in die orde van grootte bespaarden.

Partijgenoten, het gaat om de toekomst. DS'70 staat voor een idealistisch beleid, gebaseerd op nuchterheid en toewijding.

Wij gaan door, voor sociale rechtvaardigheid en voor de leefbaarheid van ons land.