

# SPANNING

VERVOER



'Zonder transport staat alles stil' is al tijden de centrale leus van *Transport en Logistiek Nederland*, de belangenbehartiger van de bedrijven in het wegtransport. Transport van goederen is inderdaad een heel belangrijke zaak in de moderne samenleving, maar dat geldt zeker niet minder voor het vervoer van mensen. Zonder beide zou de maatschappij niet kunnen functioneren. Een goede aanwijzing hiervoor is misschien wel dat het aantal kilometers dat mensen jaarlijks afleggen in de afgelopen kwart eeuw met 75 procent is gestegen. Het binnenlandse goederenvervoer verdubbelde in dezelfde periode zelfs bijna (98 procent). En dat alles in een tijd dat de bevolking slechts met 17 procent toenam.

Bij zowel transport als vervoer doemen vaak grote problemen op. We hoeven slechts te denken aan de enorme uitstoot van CO<sup>2</sup> die het gevolg is van de verbranding van fossiele grondstoffen. Op die verbranding draaien alle motoren die worden gebruikt in personenauto's, vrachtauto's, en brommers en motoren. Over de gevolgen van de toename van CO<sup>2</sup> in de atmosfeer is tegenwoordig veel bekend. Daar zullen we het hier niet over hebben. De verbranding van vooral benzine en diesel levert ook direct gevaar op voor de volksgezondheid. Vele duizenden mensen sterven vermoedelijk tien jaar te vroeg als gevolg van de grote hoeveelheden fijn stof die door het verkeer de lucht in worden geblazen.

Ook dit probleem behandelen we in deze aflevering van Spanning niet. De zaken die aan de orde komen zijn van een heel andere orde: files en marktwerking in het openbaar

vervoer. Arjan Vliegenthart sprak met Emile Roemer over de plannen die de laatste heeft ontwikkeld om de files te bestrijden. De belangrijkste boodschap is eigenlijk dat de problemen in hun geheel moeten worden aangepakt. Het beleid is nu veel te veel hap-snap, waardoor de oplossing van het ene probleem het volgende alweer veroorzaakt. Daar moet een einde aan komen.

Nico Schouten van het Wetenschappelijk Bureau van de SP schreef een rapport over de gevolgen van de marktwerking voor het openbaar vervoer. Zijn conclusie is dat deze veel te ver is gegaan. Zelfs verder dan in Europees verband voorgeschreven; Nederland was roomser dan de paus. Laurens Ivens laat op pagina 8 zien wat er allemaal mis kan gaan bij grote infrastructurele projecten zoals de Betuweroute.

Ronald van Raak citeert instemmende Marcel van Dam, de man die socialist bleef terwijl zijn partij een andere richting insloeg. Geert Reuten schrijft het tweede deel van zijn analyse van de inkomsten en uitgaven van de staat. Hij wijst er vooral op dat de EU norm voor de overheidsschuld veel te rigide is. Als dezelfde wijze van schuldberekening in het bedrijfsleven zou worden toegepast, dan zag het er niet best uit voor die ondernemingen.

De laatste bijdrage is van Ron Blom. Hij beschrijft in Het Rijke Rooie Leven de man die ooit leiding gaf aan een eerdere SP, Harm Kolthek.

## INHOUD

3 **REKENINGRIJDEN WORDT RAMP ZONDER ALTERNATIEVEN VOOR AUTO**

5 **AANBESTEDING OV, EEN SLECHT IDEE**

8 **POLITIEKE WENS WALST OVER GEZOND VERSTAND**

9 **DE LAATSTE SOCIALIST IN DE PVDA**

10 **COLLECTIEVE INKOMSTEN EN OVERHEIDSSCHULD IN NEDERLAND**

16 **HET RIJKE ROOIE LEVEN**

19 **COLUMN**

## COLOFON

Spanning wordt uitgegeven door het Wetenschappelijk Bureau van de SP

Een abonnement kost 12 euro per jaar voor SP-leden en 25 euro voor niet-leden. De betaling gaat per incasso.

Abonnementenadministratie

Vijverhofstraat 65  
3032 SC Rotterdam

T (010) 243 55 40

F (010) 243 55 35

E administratie@sp.nl

Redactieadres

Vijverhofstraat 65  
2032 SC Rotterdam

T (010) 243 55 35

F (010) 243 55 66

E spanning@sp.nl

Redactie

Diederik Olders

Sjaak van der Velden

Redactieraad

Hans van Heijningen

Tiny Kox

Ronald van Raak

Arjan Vliegenthart

Basisontwerp

Thonik en BENG.biz

Vormgeving

Robert de Klerk

Gonnie Sluijs

Illustraties

Len Munnik

Foto cover

Peter Hilz / Hollandse Hoogte

# REKENINGRIJDEN WORDT RAMP ZONDER ALTERNATIEVEN VOOR AUTO

Tekst: Arjan Vliegenthart. Lid van de Eerste Kamer voor de SP

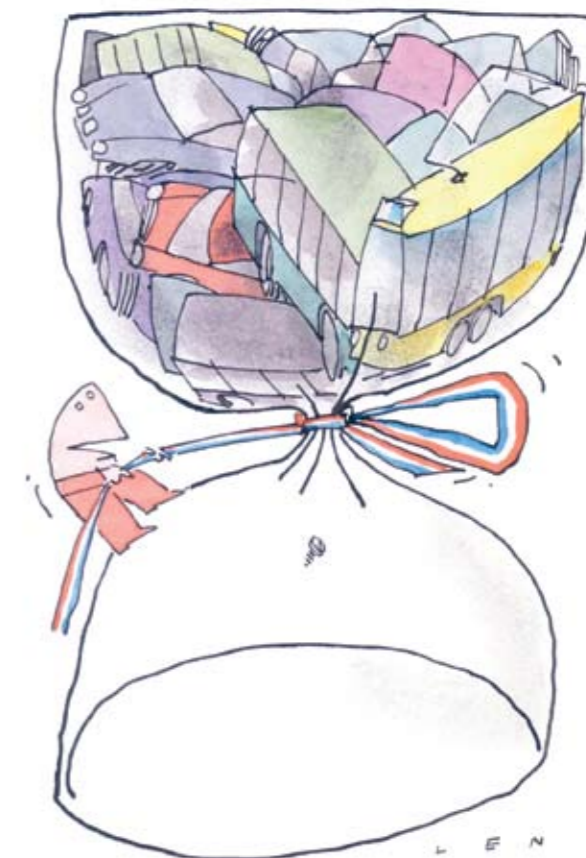
Tijdens het laatste reces was Emile Roemer samen met andere woordvoerders Verkeer op werkbezoek in Londen, Stockholm en Berlijn om daar te leren van de ervaringen die deze steden hebben opgedaan met het rekeningrijden. Het bezoek bevestigde Roemer in zijn opvatting dat de huidige plannen van de Nederlandse regering niet deugen. 'Zonder de alternatieven eerst op orde te hebben, wordt het rekeningrijden een ramp. Als we niet serieus willen leren van onze burens is het volgende fiasco bij Verkeer en Waterstaat voorgeprogrammeerd'

**Onlangs was je me met collega Tweede Kamerleden op werkbezoek in Europa. Wat is de belangrijkste les die je hebt opgestoken?**

De belangrijkste les die ik heb meegenomen uit Engeland, Zweden en Duitsland is dat voordat je ook maar aan rekeningrijden kunt denken, je eerst de alternatieven op orde moet hebben. Zonder extra investeringen in bijvoorbeeld het OV krijg je geen reiziger uit de auto. En stel dat 10 procent van de forensen van vandaag op morgen zou besluiten om de auto te laten staan en de trein te nemen, dat kan de NS domweg niet aan. Met als gevolg dat mensen dan in de file blijven staan en daarvoor nog extra mogen betalen. Dan weet je zeker dat je geen enkel draagvlak voor het rekeningrijden creëert. Er is niets mis met het idee dat wie veel gebruik maakt van de auto daarvoor ook meer betaalt, maar dan moet je wel draagvlak ontwikkelen. Want wie betaalt voor de file heeft zijn of haar vertrouwen in de overheid snel verloren.

**Hoe werd er in de verschillende landen waar jullie waren, gereageerd op het Nederlandse voorstel?**

Toen wij vertelden van het Nederlandse voorstel, werden in Engeland de nodige wenkbrauwen gefronst. Onze Engelse collega's en beleidsmakers noemden het plan 'moedig,' wat in goed Nederlands gewoon knettergek



betekent. Ook andere Europese beleidsmakers waren van mening dat de kilometer-heffing zonder eerst substantieel te investeren in Openbaar Vervoer gedoemd is te mislukken. Het is daarom uiterst belangrijk om eerst de verschillende alternatieven in kaart te brengen en goede proeven te doen. Anders loopt dit plan geheid op een mislukking uit.

**Welke concrete maatregelen zouden er dan genomen kunnen worden?**

De afgelopen jaren heb ik verschillende alternatieven voorgesteld. Zo zou de invoering van een snelwegbus, een bus die onder meer bus die naar bedrijventerreinen langs de snelwegen rijdt, mensen uit de file kunnen houden. Daar doet de regering alleen niets mee. Net zo min als met plannen om het thuiswerken echt te bevorderen of variabele werktijden in te voeren. Het blijft toch bijzonder wrang om te zien dat ook bij de ministeries vrijwel iedereen tussen 9:00 en 17:00 werkt, op een van de



## ALTERNATIEVEN VOOR DE FILEBELASTING

De SP wil dat er een streep gaat door de kabinetsplannen voor een kilometerheffing. "Zo lang er geen realistische alternatieven zijn, is het oneerlijk om mensen te treffen met hogere kosten voor het rijden in de spits in de Randstad. Zo wordt een kilometerheffing een filebelasting," aldus Emile Roemer. Roemer stelt in zijn notitie *Van stilstand naar vooruitgang* een mix van maatregelen voor om verkeersproblemen aan te pakken. Deze maatregelen variëren van voorstellen om de snelwegen beter te benutten, de veiligheid te vergroten om zo filevormende ongelukken te voorkomen tot extra investeringen in het Openbaar Vervoer.

Het rapport *Van stilstand naar vooruitgang* is te downloaden onder [www.geenfilebelasting.nl/vsnv.pdf](http://www.geenfilebelasting.nl/vsnv.pdf)

drukste plekken van Nederland. Daarnaast ontwikkelt minister Eurlings geen visie op andere alternatieven zoals de transferia en de OV-fiets. Op deze manier worden serieuze alternatieven voor het reizen met de auto in de kiem gesmoord en zal een kilometerheffing ook niets opleveren.

### Het is dus wachten op de eerste SP-minister over Verkeer en Waterstaat. Wat zou die als eerste moeten doen?

Als het aan mij ligt, zou eerst het plan Nouwen de prullenbak in verdwijnen. Dit plan, dat door de voormalig voorzitter van de ANWB is ontwikkeld en nu dient als leidraad voor veel regeringsbeleid, zet alleen maar in op meer wegen en rekeningrijden. Volgens dit plan moeten we 21,5 miljard euro in wegen investeren, terwijl er voor meer en beter OV geen enkele euro is berekend.

Daarna zouden we razendsnel werk moeten maken van de alternatieven die er al zijn. Een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer, de snelwegbussen die ik zojuist noemde en het promoten van telewerken. Dat zijn allemaal geen megaprojecten, maar die kunnen wel snel en goedkoop tot betere resultaten leiden.

### Waarom doen zich nu uitgerekend bij Verkeer en Waterstaat zoveel grote problemen voor? De OV-chip die niet veilig te krijgen is en veel meer kost dan voorspelt, filestroken die jarenlang ten onrechte dicht blijven, de Betuweroute waar tevergeefs onzettende sommen geld in wordt gepompt. Zijn dat incidenten of is er toch meer aan de hand?

Ik vind dat zelf ook heel opmerkelijk en heb daar eigenlijk nog geen steekhoudende verklaring voor gevonden. Wel merk ik dat wij in Nederland als het gaat om mobiliteit altijd denken dat wij zelf het wiel moeten uitvinden. Het lijkt erop dat Nederlandse beleidsmakers niets van het buitenland willen leren. Gecombineerd met een blind vertrouwen in de markt is dat een recept voor mislukking. Kijk nu naar de OV-chipkaart. Daar moest en zou marktwerking aan ste pas komen, met als gevolg dat we nu nog steeds geen goede chipkaart hebben en ondertussen wel miljoenen nodeloos verspilde euro's verder zijn. Wat is er mis met leren van de burenen? Waarom voeren we niet eerst een bescheiden proef uit voordat we in een nieuw experiment duiken? Natuurlijk leven we hier in Nederland met veel mensen op een relatief kleine ruimte, dus we kunnen niet overal spoor en wegen aanleggen. Maar dat hoeft niet te betekenen dat we niet met creatief denken en leren van anderen de bereikbaarheid van ons land met relatief weinig geld echt kunnen verbeteren.

## LONDEN, STOCKHOLM EN BERLIJN

Niet alleen in Nederland wordt een vorm van Rekeningrijden overwogen. Onlangs stelde de SP zich op de hoogte in Londen, Stockholm en Berlijn waar al een vorm van beprijzen bestaat.

Londen kent al sinds 2003 een congestieheffing die automobilisten moet ontmoedigen de binnenstad in te rijden. Om de ring van Londen in te rijden moet maar liefst 8 pond betaald worden. Dit bedrag is onlangs fors verhoogd, doordat veel automobilisten al gewend waren geraakt aan de eerdere tarieven. Van de opbrengsten is bijna de helft van het geld nodig om het geavanceerde systeem in stand te houden. Verder is de parkeeroverlast aan de randen van de stad enorm toegenomen en proberen automobilisten massaal de tol te ontduiken door de kentekenplaten te vervalsen.

Een soortgelijk systeem van betalen is er sinds 2007 in Stockholm. In Berlijn is er echter voor gekozen om alle vrachtauto's te laten betalen. Sinds 2005 betalen de vrachtauto's door middel van een tolkastje 12,4 eurocent per kilometer. Zij zouden gevolgd worden door de overige auto's, maar die plannen zijn wegens de moeizame uitvoering op de lange baan geschoven. De belangrijkste lessen die de SP van deze steden kon leren waren dat een vorm van beprijzen pas kan als er goede alternatieven bestaan. Daarnaast zijn er duidelijk al genoeg technische mogelijkheden, dus hoeft Nederland niet opnieuw het wiel uit te vinden. Wel is het een uitdaging om de kosten te bedwingen.

# AANBESTEDING OV, EEN SLECHT IDEE

Tekst: Redactie

Toen politici de belastingdruk wilden verlagen bedachten ze als antwoord op de groeiende subsidiekosten voor het stads- en streekvervoer dat het openbaar vervoer moest liberaliseren. Met lede ogen keken liberale, christen-democratische, maar ook sociaal-democratische politici naar de lege bussen op het platteland. Ook kwam bij hen het idee op dat de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs te riant waren.

Privatisering en marktwerking waren in de jaren negentig van de vorige eeuw een soort toverformule. Ze zouden zorgen voor bezuinigingen en verbeteringen tegelijk. Dus ook 'de' reizigers zouden beter af zijn. In werkelijkheid profiteren vooral belastingbetalers die niet met het OV reizen van de bezuinigingen, maar dan houden we geen rekening met filevorming en congestie in de steden. In dit artikel publiceren we een klein deel uit het rapport van Nico Schouten *Komt de bus wel zo?* In dit rapport worden de problemen rond de aanbestedingen uitgebreid geanalyseerd.

### MINDER KWALITEIT, HOGERE PRIJS

Voor de reizigers in het openbaar vervoer tellen in de eerste plaats de beschikbaarheid van lijnen met hun frequentie, en de ligging van haltes. Het beeld hiervan verschilt van regio tot regio, maar over het geheel genomen is er een daling ten opzichte van 2000 en een stijging ten opzichte van 2004. De prijs van de meeste strippenkaarten is in de loop der jaren meer gestegen dan de inflatie, en zones zijn verkleind. Dit laatste is beleid van de overheid. Prijsacties zijn er zowel van de overheid gekomen als van vervoerders. De aanbesteding van het stad- en streekvervoer leidt wel tot meer dienstregelingen, maar is ten koste gegaan van de betrouwbaarheid. De groei vindt vooral plaats in dichtbevolkte gebieden. Op het platteland is veelal sprake van een verschralling, met goedkeuring van de provinciebesturen. Een positief punt is dat er nieuwe typen vervoermiddelen zijn gekomen en dat



ook de kwaliteit van de vervoermiddelen verbeteringen laat zien. Eisen van de OV-autoriteiten speelden hierbij wel mee. Er zijn echter ook verslechtingen, in het bijzonder in de eerste periode na de wisseling van gunninghouders. Afgewacht moet worden of het nieuwe materieel lang goed blijft of sneller gebreken gaat vertonen. De vele 'kinderziekten' baren zorgen.

### DE OVERHEID OP AFSTAND

Aan het middel van openbare aanbesteding kleven duidelijk nadelen. Ongelijke belangen en verantwoordelijkheden

tussen OV-bedrijf en OV-autoriteit brengen problemen met zich mee en leiden tot moeizame relaties. De overheid staat op afstand in een zaak met publieke doelen. Dit beperkt de ruimte voor vlote beleidswijzigingen en aanpassingen aan nieuwe situaties. Er moet steeds weer onderhandeld worden of gewacht worden tot het einde van een concessieperiode. Er is hiermee veel bestuurswerk gemoeid met de bijbehorende kosten. Controle op de uitvoering is moeilijk omdat bedrijven recht hebben op geheimhouding van hun administratie. De rol van de volksvertegenwoordiging is zwaar ingeperkt terwijl het bij het OV om een publieke taak van de overheid

gaat. Burgers moeten klagen bij de bedrijven, vinden daar weinig gehoor en gaan dus terecht naar de overheid. Die moet zich er dan toch maar mee bemoeien, wil ze haar verantwoordelijkheid naar de burgers waarmaken. De instelling van reizigersraden biedt wel enig tegenwicht, maar haalt weinig uit zolang de invloed van de volksvertegenwoordiging beperkt blijft. Daar een groot deel van de reizigers geen alternatief heeft kan men nauwelijks spreken van een 'tucht' van de markt. Bovendien blijven overheids-subsidies de voornaamste inkomstenbron voor de bedrijven. Wat van de reizigers binnen komt kan afgewogen worden tegen de kosten die moeten worden gemaakt. Die verhouding is structureel onevenredig, in het bijzonder in dunbevolkte gebieden. Voor zover er tot nu toe van concurrentie tussen OV-bedrijven sprake is geweest bij de aanbesteding (eens in de zoveel jaar) ging het vooral om het veroveren van een groter marktaandeel. Hierbij is roekeloos gehandeld in offertes. Gebleken is ook dat een schraperige overheid schraperige bedrijven krijgt. Het Europese aanbestedingsrecht blijkt in het voordeel te werken van grote, vooral internationaal opererende bedrijven. Zij kunnen wanprestaties leveren zonder uitgesloten te worden van een nieuw bidingproces. Ook hierbij ontbreekt echte 'tucht' in de markt. Een ander nadeel is de vorming van oligopolies<sup>1</sup>. Dit leidt tot machtsconcentraties op internationaal niveau die niet in het belang zijn van de op regionaal niveau opererende overheden.

## MARKTCONFORM IS NIET PRIJSCONFORM

Onderhandse aanbesteding biedt meer beleidsruimte, maar niet duidelijk is hoeveel: daar is geen onderzoek naar verricht. Het hangt er ook vanaf wat we moeten verstaan onder de wettelijke eis van 'marktconform' handelen. Als we de

directies van Arriva, Connexxion en Veolia moeten geloven is marktconform synoniem met prijsconform. Dit is in het geheel niet vanzelfsprekend en tekent hun enge horizon. Want in echte markten waar mensen dagelijks mee te maken hebben is er een grote variatie in de verhouding tussen de prijs en het aangeboden. Prijs en kwaliteit kunnen een zeker verband hebben, maar zeker niet altijd en overall. Er is veel invloed van mode, reclame en marktmacht. Als we voor het gemak in het OV van een verband uitgaan, kan het bij kwaliteit om heel veel zaken gaan die de overheid van belang vindt. Het aanhouden van reserves en een ruimere overlooptijd om de betrouwbaarheid van het vervoer te verhogen is bij uitstek een kwaliteitskenmerk, waar natuurlijk kosten tegenover staan. Ook een goed personeelsbeleid kan eronder vallen omdat dit eveneens van belang is voor de betrouwbaarheid van het vervoer en goed is voor de dienstverlening aan de reizigers. Daarmee concurreert het in de verwerving van personeel en passant met de bedrijven die een slecht personeelsbeleid voeren. Dus goed personeelsbeleid – waar een prijskaartje aan kan hangen – is een vorm van marktconform handelen. Het kan in elk geval niet zo zijn dat slecht beleid van private bedrijven de norm zou moeten zijn als de overheid van de volksvertegenwoordiging de opdracht heeft gekregen er voor te zorgen dat er goed en betrouwbaar openbaar vervoer is. Eenvoudiger blijft het werken met een eigen vervoersbedrijf. Dan is regulier overleg mogelijk waarin niet moeizaam hoeft te worden onderhandeld. Dan kunnen tussentijds soepeler wijzigingen worden doorgevoerd en eenvoudiger met onvoorziene kosten worden omgegaan. In elk geval is er dan meer zicht op de kosten die noodzakelijk zijn voor de ambitie van dienstverlening. En de controle is eenvoudiger.

## AFBRAAK ARBEIDSVREUGDE

Een onuitsproken hoofddoel van de liberalisering was de bezuiniging op het personeel. De politici die dit wensten ontdoken het publieke debat over de vraag hoe goed (of slecht) arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van vooral chauffeurs zouden moeten zijn. Ze kozen voor een stickeme afbraak via

de prijsconcurrentie van de OV-bedrijven. Voor de OV-bedrijven was het personeelsbeleid verreweg het belangrijkste zelfstandige beleidsterrein. Daarin konden de directies zich uitleven. Bij andere onderwerpen (behalve vastgoed) waren en zijn er steeds beleidskaders van de overheid. Personeelsleden zijn door een arrogante en op hun eigen belang gerichte directie van hun perspectief op een vaste baan en een goede pensioenvoorziening beroofd. Het beroep is onaantrekkelijk gemaakt. Scholing is verwaarloosd. Het daardoor ontstane personeelstekort vormt een ernstige bedreiging voor de toekomst van het OV. Het is nodig dat het beroep van chauffeur in ere wordt hersteld en dat de directies een stap terug doen.

## MARKTWERKING VERSUS OVERHEID

In de aanloop naar de Wet personenvervoer 2000 was er een verschuiving van bevoegdheden tussen de overheden. De overdracht van zeggenschap naar het provinciale niveau nodigde de Staten uit tot een nieuw en creatief beleid. De provinciale autoriteiten wilden zich graag bewijzen. Er is in beginsel meer afstemming of integratie mogelijk geworden tussen stad en streek, spoor en streek, lijn en regiotaaxi. Maar er zijn ook nadelen bijgekomen, die versterkt worden door de 'marktwerking', zoals grensoverschrijding en uiteenlopende eisen in het bestek. En bedrijven zijn overvraagd. Bij de kritiek op de ingevoerde marktwerking (privatisering en aanbesteding) moet steeds voor ogen gehouden worden dat de overheid het niet vanzelfsprekend beter doet. De vraag is steeds: wat is de politieke gedragslijn, wat de visie van de politieke partijen en hun elites op het belang van het OV voor de samenleving. Bij de visie gaat het tevens om simpele kwesties in het omgaan met de publieke ruimte, zoals wegwerkzaamheden, verkeerslichtbeïnvloeding, haltevoorzieningen, eigen weggedeelten, ruimte voor bussen om te parkeren en dergelijke. Hier kunnen ook overheidsbedrijven last van hebben. Het huidige kabinet-Balkenende richt zich evenals de voorgaande kabinetten-Balkenende op bezuinigingen. Op provinciaal niveau bestaat nog steeds weinig animo om budgetten te verruimen.

Economen en bestuurskundigen neigen er toe de overheid abstract te benaderen, dus de verantwoordelijkheid van politici te negeren, of toe te dekken. Een zelfde abstracte benadering speelt bij de beoordeling van marktwerking in het OV. Marktwerking is vanzelfsprekend gunstig, zo heet het, en als iets toch verkeerd loopt komt dat volgens hen door onhandig of nog onwennig opereren van de marktpartijen (overheden en/of bedrijven). Het rapport Komt de bus wel zo? maakt duidelijk dat veel problemen uit de marktwerking zelf voortvloeien.

## SLOT

De Nederlandse wetgever is bij het openbaar vervoer verder gegaan met aanbestedingseisen en privatisering dan in Europees verband is voorgeschreven. Het beste zou zijn dit beleid terug te draaien. De eenvoudigste maatregel op korte termijn is wijziging van het Besluit Personenvervoer, daar het kabinet dit zelf kan doen. De uitzondering die nu alleen nog geldt voor de vier grote steden moet als eerste stap algemeen gemaakt worden. Dan kunnen lagere overheden zich alvast bezinnen op de mogelijkheid van onderhandse aanbesteding en zo druk uitoefenen op de OV-bedrijven een betere dienstverlening te leveren. Zolang er nog vormen van aanbesteding zijn dienen overheden de regie zoveel mogelijk naar zich toe te trekken zodat zij minder gehinderd worden door de noodzaak moeizame onderhandelingen te starten over gewenste wijzigingen in het beleid. Lagere overheden zouden eisen moeten stellen in het aanhouden van reserves (bussen en chauffeurs) en aan de overlooptijden om zo de kans op rituitval te verkleinen. Ook de controle op de prestaties dient vereenvoudigd te worden door toegang tot het informatie-systeem van bedrijven en door zelf klachten te inventariseren. Dit bevordert tevens de ruimte voor de volksvertegenwoordiging om haar rol waar te maken. Reizigers kunnen zich dan met een grotere mogelijkheid op succes tot de politiek wenden. Het publieke karakter van het OV is zo beter gewaarborgd. OV-autoriteiten dienen in dit kader hun contacten uit te breiden tot de mensen op de werkvloer. Duidelijk moet in elk geval zijn dat het OV geen speeltje hoort te zijn van directies en aandeelhouders. Er zouden eisen moeten worden gesteld aan de scholing voor het beroep van

chauffeur, en provinciebesturen moeten contact leggen met ROC's voor het aanbod van deze scholing om zo meer garanties te hebben voor de toestroom van nieuwe (vooral jongere) mensen. In de gemeenteraad van Nijmegen is in december 2007 een dergelijk voorstel op initiatief van de SP aangenomen. De drie grote OV-bedrijven daarentegen hebben op dit punt onder druk van de concurrentie gefaald. Bovenal zal echter het maatschappelijke belang van het OV moeten worden benadrukt. Dan komt de discussie op een

breder plan te staan dan de enge gerichtheid op de kostendekkingsgraad en de efficiëntie vanuit het beperkte bedrijfseconomische gezichtspunt. Vanwege het maatschappelijke belang is het verder gewenst dat meer geïnvesteerd wordt in het openbaar vervoer en we daarbij niet gehinderd worden door de waarden van de private markt. Er zal dan ook nader bekeken moeten worden op welke manier het stads- en streekvervoer en het landelijke spoorvervoer beter op elkaar afgestemd kunnen worden.

<sup>1</sup> Een oligopolie is een marktform waarbij slechts een klein aantal aanbieders de markt beheerst. Meestal spreekt men van een oligopolie als vier bedrijven meer dan 70 procent van de markt beheersen. Het woord komt uit het Grieks, oligos (=weinig) en polein (=verkoop).



**KOMT DE BUS WEL ZO?**

Aanbesteding OV, een slecht idee

Nico Schouten

## Komt de bus wel zo?

Het rapport van Nico Schouten is voor € 7,- te bestellen op [www.sp.nl/service/goederen/shop.php#3](http://www.sp.nl/service/goederen/shop.php#3)

U kunt het ook downloaden op [www.sp.nl/service/rapport](http://www.sp.nl/service/rapport)



# POLITIEKE WENS WALST OVER GEZOND VERSTAND

Tekst: Laurens Ivens SP-gemeenteraadslid Amsterdam en fractiemedewerker Tweede Kamer

De bouwkosten van menig groot en prestigieus infrastructuurproject lopen flink uit de hand. De afgelopen jaren waren er telkens overschrijdingen bij projecten als de Betuweroute, de HSL-Zuid en de Amsterdamse Noord-Zuidlijn. Deze projecten ontsporen al voordat er maar één trein of metro over gereden heeft. We kunnen ons afvragen waarom de overheid zo weinig grip heeft over dergelijke grote projecten.

## OVERSCHRIJDINGEN

Begin jaren 90 werd er gekeken naar nut en noodzaak van de Betuweroute. Deze goederenspoorlijn moest de Rotterdamse haven verbinden met Duitsland, om vandaar uit zelfs aan te sluiten op de lijn naar de Italiaanse havenstad Genua. Een mooi Europees project. Daarnaast zou de spoorlijn uitgerust worden met de nieuwste technologieën waardoor de zware goederentreinen sneller konden optrekken en er meer treinen op het spoor zouden kunnen rijden. In 1991 dacht men dat dit project voor omgerekend slechts

1 miljard euro zou kunnen worden uitgevoerd. De politieke partijen spraken hier massaal hun steun voor uit. En zelfs toen in 1995 de kostenverwachting tot 3,7 miljard euro was gestegen, werd het politieke besluit toch snel genomen.

Met de HogeSnelheidsLijn-Zuid (HSL) tussen Amsterdam en de Belgische grens ging het ook zo. De politieke wens om deze vernieuwende lijn aan te leggen zorgde ervoor dat er snel toe besloten werd al zou de aanleg 3,4 miljard euro (prognose uit 1996) kosten. Ondanks vele waarschuwingen van deskundigen dat de aanleg wel eens veel duurder kon

uitvallen. We weten nu dat die waarschuwing terecht was. De aanleg van de Betuweroute gaat 5,5 miljard euro kosten en die van de HSL zelfs 6,3 miljard. Ondanks het innovatieve karakter van de projecten was er geen rekening gehouden met de grote risico's en tegenvallers en ook aan de inpassing was nauwelijks gedacht.

Niet alleen het Rijk heeft geen vat op infrastructurele prestigeprojecten. Ook gemeenten gaan nogal eens de fout in. Zo ligt de metroverbinding tussen Amsterdam-Noord en Amsterdam-Zuid er nog lang niet, maar de kostenvoorspelling is al gestegen van 1,4 miljard (toen het besluit werd genomen) tot ruim 2 miljard euro. Bovendien heeft het project nu al jaren vertraging opgelopen. Aanvankelijk zou in 2011 de eerste metro rijden, maar dit duurt zeker tot 2015. En wederom is de oorzaak dat de kosten van de inpassing zeer hoog zijn, naast de grote risico's die er zijn. Het is door de drassige bodem namelijk erg lastig om in het dichtbevolkte Amsterdam met veel heipalen een metrobuus aan te leggen.

## PARLEMENTAIR ONDERZOEK

De voorspellingen bij een groot project worden altijd rooskleurig gebracht. Dit komt doordat bouwers er geen enkel belang bij hebben om ongunstige voorspellingen te laten zien, want dan zouden politici wel eens af kunnen zien van de aanleg. Ook minister en wethouders laten echter graag een positief kostenplaatje zien om prestigieuze besluiten te kunnen nemen. Tegen de tijd dat de waarheid aan het licht komt, zitten zij toch al lang niet meer op hun positie. En de Kamerleden of raadsleden laten zich graag inpakken door de mooie plaatjes. Want wie wil nou het droom-



beeld verstoren van de vele goederentreinen, razendsnelle internationale passagierstreinen of goede metro? In de Tweede Kamer is er een parlementair onderzoek geweest naar infrastructurele projecten<sup>1</sup>. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat er veel beter naar de kosten gekeken moest worden. Ook moeten er meer momenten komen waarop kan worden besloten om van een project af te zien. Het parlementaire onderzoek werd uiteindelijk gebruikt om de stekker te halen uit de wens om een magneet-zweeftrein tussen de Randstad en Noord-Nederland aan te leggen. Het onderzoek ging echter geheel voorbij aan de problemen die politici vaak hebben met het gebruiken van hun gezonde verstand. Bij een volgend project zal er niet eerst een heel parlementair onderzoek komen, maar zullen de politici zelf moeten nadenken. En dan maar eens afwachten wat er gebeurt als opeens de kostenramingen weer stijgen. Zullen de politici dan wel de politieke moed hebben om een project alsnog af te blazen? Of bevinden we ons met de aanleg van de Tweede Maasvlakte bij Rotterdam en de futuristische plannen voor de Zuidas bij Amsterdam nu al in een fase waarin het politieke point-of-no-return al voor het definitieve aanlegbesluit gepasseerd is?

<sup>1</sup> [www.parlement.com/9291000/modules/g8qkdvh1](http://www.parlement.com/9291000/modules/g8qkdvh1)

# DE LAATSTE SOCIALIST IN DE PVDA

Tekst: Ronald van Raak. Lid van de Tweede Kamer voor de SP

Op 4 mei 2006 haalde Marcel van Dam in De Volkskrant ongemeen fel uit naar PvdA-lijsttrekker Bos, in zijn column 'Wouter Bos pakt de ouderen'. De voorstellen van zijn PvdA om AOW'ers extra te belasten gaan volgens Van Dam 'verder dan misleiding'. Het campagne team van de PvdA was bepaald niet gelukkig met deze aanval vanuit de eigen gelederen, enkele maanden voor de verkiezingen van 22 november.

In 'De bejaardenbelasting van Bos' (22 juni 2006) waarschuwt Van Dam voor 'een electorale afstraffing'. In 'De dag des oordeels nadert' (5 oktober 2006) legt hij een verband tussen de lakse houding van zijn partij tegenover ouderen - de PvdA kan zich dat veroorloven omdat ouderen electoraal 'geen hindermacht' zijn en het onvermogen van Bos om zijn partij ideologische inhoud te geven. Het optreden van Van Dam lijkt op het eerste gezicht een vorm van recalitrantie tegen de partij waar hij zo lang deel van uitmaakte. Wie zijn verzamelde columns leest moet echter concluderen dat er meer aan de hand is. De 750 bijdragen die Van Dam van 1991 tot 2007 schreef voor De Volkskrant laten een grote continuïteit zien in opvattingen en analyses. De oud-staatssecretaris onder Joop den Uyl nam geen afscheid van de PvdA, de PvdA heeft afscheid genomen van Van Dam. De 110 door hemzelf geselecteerde columns laten zich lezen als het 'lange afscheid' van zijn eigen partij. Dit boek is daarmee ook een van binnenuit beleefde geschiedenis van de PvdA.

Ondanks de klachten die klinken over de 'linkse kerk', is het opinielandschap in Nederland rechts. In opiniebladen als het aloude Elsevier, de vernieuwde HP/De Tijd en het nieuwe Opinio hebben we vooral neoliberale en neoconservatieve opiniemakers. Behalve Marcel van Dam kan ik op dit moment geen columnist noemen die zichzelf met trots socialist zal noemen. De columns van Van Dam zijn bovendien goed doordacht. Zijn opinies zijn meer dan meningen. In zijn bijdragen is altijd ruimte voor argumentatie en worden argumenten van tegenstanders weerlegd. De alternatieven van Van Dam zijn meestal praktisch. Opiniemakers als Arend-Jan Boekestijn (Kamerlid voor

de VVD), Mei Li Vos (Kamerlid voor de PvdA) en Bart-Jan Spruyt (voormalig medewerker van Wilders) traden als columnist in de politiek, maar stootten al snel op de beperkingen van de politieke werkelijkheid. Marcel van Dam (1938) was onder meer staatssecretaris, Kamerlid en minister voordat hij columnist werd. Deze politieke ervaring verklaart misschien dat de columns van Van Dam uitblinken in nuchterheid en ook na jaren nog actueel zijn.

## UIT Z'N SLOF

Waarom schoot Marcel van Dam vlak voor de verkiezingen van 2006 zo uit z'n slof? Het antwoord op deze vraag ligt in de eerste drie columns uit de bundel 'Paardenmiddelen', uit 1991, gaat in op de crisis in de sociaaldemocratie, die geen antwoord heeft op de toegenomen individualisering. Minister Wim Kok koos niet voor vernieuwing van de sociale zekerheid, maar voor afbraak. Van Dam noemt zijn ingrepen in de WAO een 'paardenmiddel'. Op 2 oktober 1991 ('Het zat in de lucht') is de vakbeweging aan de beurt. Van Dam reageert op een interne notitie van de FNV, waaruit blijkt dat de vakbond zich wil terugtrekken op de kerntaken 'arbeid' en 'inkomen': 'En die twee, de teloorgang van de brede vakbeweging en de crisis in de sociaal-democratie, hebben alles met elkaar te maken.' Partij en bond beperken zich tot discussies over de financiële houdbaarheid van de verzorgingsstaat. Het vernieuwen en verder uitbouwen van de sociale zekerheid is taboe geworden.

In 'De opmars der dingen' (11 december 1991) komt Van Dam met een socialistische analyse van vervreemding: 'Een column is niet zo geschikt om de cultuurgeschiedenis van het Westen samen te vatten, maar vanaf de Griekse beschaving tot op heden is er één trend duidelijk herkenbaar. Mensen worden steeds minder afhankelijk van elkaar en steeds meer afhankelijk van dingen.' Hier ligt volgens hem ook een reden voor 'de ondergang van het socialisme als politieke machtsfactor': 'De afhankelijkheid van mensen ten opzichte van elkaar wordt minder, omdat steeds meer goederen en diensten door dingen worden geproduceerd en steeds minder door mensen.'

Op 16 februari 1995 - de PvdA regeert ondertussen met VVD en D66 - gaat Van Dam dieper in op 'De moraal en



de markt': 'De twee aanjagers van de kapitalistische economie, het individuele verlangen naar meer en de vrije concurrentie, zetten het normen-en-waardenstelsel van een samenleving voortdurend onder druk.' In een democratie heeft de politiek de taak om door het organiseren van sociale zekerheid en het doorvoeren van sociale wetgeving tegenwicht te bieden aan de immorele gevolgen van de marktwerking. Een samenleving wordt onleefbaar als alles rendabel moet zijn, schrijft Van Dam in 1996 ('De onrendabele klasse'): 'Daarom zou progressief Nederland zich vooral druk moeten maken over het in stand houden van waardevolle onrendabele activiteiten en het toegankelijk houden van alles wat de samenleving te bieden heeft voor de groep onrendabele medeburgers.' Deze opvatting van de rol van de politiek leidt in 2002 ('Leid ons niet in bekoring') tot de volgende verwoording van zijn socialistische wereldbeeld: 'Omdat normen en waarden een product zijn van de samenleving, moet je de samenleving zo veranderen dat die weer de normen of gedragsregels produceert waaraan men zich houdt.'

## VASTE BEGINSELEN

Vaste beginselen geven de columns helderheid en continuïteit. Typisch sociaal-democratische onderwerpen die regelmatig terugkeren zijn de topinkomens ('De PvdA is veel te lang stil gebleven over de opmars van de nieuwe rijken, 1996), het sociale minimum ('Het wordt hoog tijd de uitkeringen op het minimumniveau structureel te verhogen, 1998) en Europa ('Europa dreigt een nachtmerrie te worden', 2001). Een vaak terugkerend onderwerp is de integratie. In 'Vreemdelingen in eigen land' (1995) stelt hij dat alle grote partijen kilo's boter op het hoofd hebben als het gaat om het doodzwijgen van de problemen in de wijken. 'Als de woningmarkt te veel wordt gedomineerd door het marktmechanisme ontstaat er vanzelf een segregatie naar opleiding en inkomen', schrijft van Dam op 27 april 2000. Daarom pleit hij in 2004 voor een actief spreidingsbeleid: 'Woningcorporaties moeten worden gedwongen een deel van hun vrijkomende woningen daarvoor beschikbaar te stellen. Om in de steden tot een evenwichtige samenstelling van de bevolking te komen is verplichte spreiding niet nodig. De meeste allochtonen wonen het liefst in een gemengde wijk.'

De columns van Van Dam zijn soms persoonlijk. Zo neemt hij in 2000 afscheid van zijn hond Tsjov. Meestal zijn persoonlijke zaken ook politiek. Op 21 september 2001 verdedigt Van Dam zich tegenover Ronald Plasterk. Deze collega-columnist ergerde zich aan de opvatting van Van Dam dat de Amerikaanse politiek tegenover Israël in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de haat tegen de Verenigde Staten. Persoonlijk zijn ook de commentaren van Van Dam op ontwikkelingen binnen de PvdA. 'Niet de visie, maar de haalbaarheid is de richtingwijzer voor het beleid geworden' (1999). Het debat over de oorlog in Irak, waar Bos steun aan gaf, leidt tot de verzuchting 'dat ik me tegenover mijn huisgenoot geneerde dat ik ooit deel heb uitgemaakt van de Tweede Kamer' (2003). Over de neoliberale politiek van de huidige regering zegt hij: 'Als de PvdA meeregeert, gaat het langzamer, maar er

wordt geen maatregel van de vorige regering teruggedraaid. Meedainend op de golven van de tijdgeest wordt af en toe een plastic roos gelegd op het graf van een ideaal' (2007).

De aanval op Bos in aanloop naar de verkiezingen van november 2006 was ingegeven door de discussies over de vergrijzing, eveneens een terugkerend thema in zijn columns. Hij had als eerste forse kritiek op de onderzoeken van het Centraal Planbureau. Politici gebruiken deze cijfers om doemscenario's te schetsen en de geesten rijp te maken voor afbraak van de sociale zekerheid. Directeur Paul Schnabel van het Sociaal en Cultureel Planbureau noemde de SP conservatief, omdat deze partij de verzorgingsstaat wil behouden. Van Dam reageert dat in een democratie de markteconomie niet kan zonder de aanvulling van de verzorgingsstaat: 'Mensen die in de vooruitgang geloofden, wilden de onrechtvaardigheden van dat *laissez faire* niet als een gegeven accepteren en hebben decennia gevochten voor het principe dat iedereen gelijk is voor de wet en dat iedereen recht heeft op een volwaardige deelname aan de samenleving' (21 december 2006).

In de lange column 'De droom sterft niet en daarom heb ik SP gestemd' (23 november 2006) legt Van Dam uit waarom hij in die partij steeds meer terugvindt van 'een sociaal-democratische partij waarin ik me thuis voel.' Want 'het is altijd een sociaal-economisch uitgangspunt geweest dat omstandigheden die niet deugen, mensen baren die niet deugen. Niet de mensen, maar de omstandigheden moeten dus keihard worden aangepakt.' Deze keuze van Marcel van Dam was niet een keuze tegen de PvdA. Het was een keuze voor zijn eigen socialisme.

**Marcel van Dam, *Het lange afscheid*. Columns Amsterdam, De Volkskrant /Meulenhoff 2007 ISBN: 9789029080569 Prijs: € 16,50**



# COLLECTIEVE INKOMSTEN EN OVERHEIDSSCHULD IN NEDERLAND

Tekst: Geert Reuten (Eerste Kamerlid voor de SP en Universitair Hoofddocent Economie, UvA) Foto: Gerard Til / Hollandse Hoogte

**De geleidelijke vermindering van het Nederlandse overheidstekort vanaf 1983 (versterkt na 1995) is hoofdzakelijk te verklaren uit de uitverkoop van staatsbedrijven. De ministers Kok (PvdA) en Zalm (VVD) privatiserden belangrijke delen van de Nederlandse economie; daardoor leken ze het financieel goed te doen. Maar het vermogen van de Nederlandse staat (het vermogen van ons samen) schoot hier niets mee op. In feite ging het hier om een boekhoudkundige truc ingegeven door "Brusselse" normen. Een echt financieel kunststuk werd uitgethaald onder de vermaledijde sociaal-democratische PvdA-premier Den Uyl in de jaren 1970. Onder zijn bewind bereikte de staatsschuld een nooit eerder of later bereikt minimum (voorzover de statistieken teruggaan) terwijl tegelijkertijd het bezit aan bedrijven relatief het drievoudige van thans was. Ook was de belastingdruk vrijwel gelijk aan die onder Zalm.**

## INLEIDING

In *Spanning* van maart behandelden we de Nederlandse collectieve uitgaven in de periode 1970-2007. We concludeerden daar dat een aantal gangbare opvattingen over wie verantwoordelijk waren voor de groei en afname daarvan, feitelijke onjuist zijn. Onder de regering van PvdA-er Den Uyl namen de uitgaven relatief fors toe, maar een even forse toename was er onder regeringen van CDA-VVD en onder deze bereikten de uitgaven in de jaren 1980 zelfs het hoogtepunt. De scherpste uitgavendaling werd vervolgens bewerkstelligd onder regeringen met PvdA-deelname. Gemiddeld genomen blijken CDA, PvdA en VVD tamelijk inwisselbaar te zijn geweest in hun uitgavenpolitiek. In deze aflevering kijken we naar de overheidsinkomsten en naar het verschil tussen inkomsten en uitgaven: het begrotings-saldo. Tekorten resulteren in toename van de overheidsschuld (en overschotten resulteren in een vermindering van de schuld).

Om de ontwikkeling van de Nederlandse overheidsinkomsten (belastingen, premies, en o.a. inkomsten uit overheidsbedrijven) te begrijpen, moeten we eerst vrij uitgebreid ingaan op de betekenis van het 'begrotingssaldo' en de schuld



van de overheid. (Strikt genomen spreken we bij premie-inkomsten over collectieve inkomsten en niet van 'overheidsinkomsten'; onder de 'collectieve sector' wordt verstaan 'de overheid in enge zin' plus de sociale zekerheid en gezondheidszorg waarvoor premies worden betaald. In dit artikel vermijd ik dit onderscheid.)

## EENDUIDIGE CIJFERS EN NORMEN?

Overheidsbegrotingen zijn voer voor specialisten. Wie denkt dat cijfers altijd een eenduidig verhaal vertellen, komt

bedrogen uit. De beeldvorming die er rond cijfers ontstaat, is maar al te vaak niet terecht. "Brussel" verlangt dat de overheidsuitgaven en -inkomsten vrijwel in evenwicht zijn. Dat klinkt redelijk. Maar als er extra investeringen nodig zijn, dan is dit helemaal niet redelijk – zoals iedere ondernemer weet. Je moet naar de inhoud kijken en boekhoudkunde moet daarbij slechts een hulpmiddel zijn. Ook de normen die Brussel hanteert voor de staatsschuld (de collectieve schuld) lijken redelijk en keihard. Maar in feite



zijn ze eenzijdig en lokken ze boekhoudkundige trucs uit (die voor sommigen ideologisch weer goed van pas komen). Zo levert verkoop van staatsbezit en de ermee gepaard gaande privatisering een verbetering van de Brusselse schuld-normen, terwijl de staat (wij allen samen) daar qua vermogen niets mee opschiet(en). Brussel kijkt naar de schulden (bruto schuld) maar niet naar het bezit dat daartegenover staat. Als bedrijven zo tewerk zouden gaan, zouden ze voor gek worden verklaard. Deze (ideologische) Brusselse normen hebben grote invloed gehad op de Nederlandse economische politiek. Laten we er wat dieper op ingaan.

### BRUTO SCHULD

Binnen de Europese Unie (EU) vormen de eurolanden de Europese Economische en Monetaire Unie (EMU). Voor landen die lid zijn van de EMU geldt de 'norm' dat ze niet zomaar veel meer mogen uitgeven dan dat ze binnenkrijgen. Zo voorkom je schulden en zadel je toekomstige generaties niet met extra lasten op. Een andere EMU-norm is dat landen die al relatief hoge schulden hebben, verplicht zijn deze te verminderen.<sup>1</sup> Dat klinkt allemaal logisch. Toch is er met deze normen iets vreemds aan de hand.

Bij de eerste norm (uitgaven en inkomsten) spelen de soort uitgaven géén rol. Maar soms kan het heel verstandig zijn om tijdelijk extra uitgaven te doen bovenop de inkomsten, bijvoorbeeld als het om extra investeringen gaat die zichzelf later weer terugverdienen – bij bedrijven is dat heel gewoon. En bij de tweede norm wordt slechts gekeken naar de zogenaamde bruto schuld van de overheid, en niet naar wat daar aan bezittingen tegenover staat. Stel dat iemand een bruto schuld heeft van €100.000 dan maakt het nogal wat uit of daar al dan niet een bezitting tegenover staat. Als deze persoon een huis bezit van €150.000 dan is zijn netto vermogen €50.000 in de plus (anders gezegd: hij heeft wel een 'bruto schuld' maar geen 'netto schuld'). Merkwaardig genoeg wordt bij de EMU-definitie van overheidsschuld slechts naar de 'bruto schuld' gekeken. De investeringen en bezittingen van de overheid spelen geen rol! (Bij die bezittingen gaat het o.a. om gebouwen en om 'infrastructuur', d.w.z. water- en luchthavens, en 'netten' zoals auto- en spoorwegen of water-, elektriciteits-, gas- en communicatienetten.) Als bedrijven zich zouden fixeren op de bruto schuld dan zouden vrijwel alle bedrijven in een belabberde situatie verkeren!

Schuld op zich zegt niet zo veel. Wél of en hoe ermee belegd en geïnvesteerd is.

### HISTORISCH PERSPECTIEF

Dadelijk zullen we zien hoe deze merkwaardige EMU-definitie een rol is gaan spelen in de Nederlandse economische politiek. Maar het is goed om deze waan van de dag eerst te relativeren door die in historisch perspectief te plaatsen. In 2007 ligt de Nederlandse "bruto overheidsschuld" net onder de 50% van het Bruto Binnenlands Product (BBP – zie het kader op pagina 15). Het rode vlak in Grafiek 1 laat zien dat deze in de afgelopen 200 jaar doorgaans op een fors hoger niveau lag. De laagste schuld (38% BBP) werd bereikt in 1977 onder de regering Den Uyl (PvdA–KVP–ARP–d66–PPR). De verdubbeling ervan (tot 77% BBP) kwam tot stand in 1993 onder Lubbers-III (CDA–PvdA, met Kok op Financiën).

Vervolgens was het duo Kok-Zalm verantwoordelijk voor de afbouw tot rond de 50% BBP in 2002 (verderop zullen we zien met welke 'truc' dit bereikt werd). In Grafiek 1 is bovenop de roodgekleurde reeks van de overheidsschuld een tweede reeks geplakt. Deze tweede reeks (zwart,

Tabel 1. Vermogensbalans Overheid (in miljard euro): uitgangssituatie

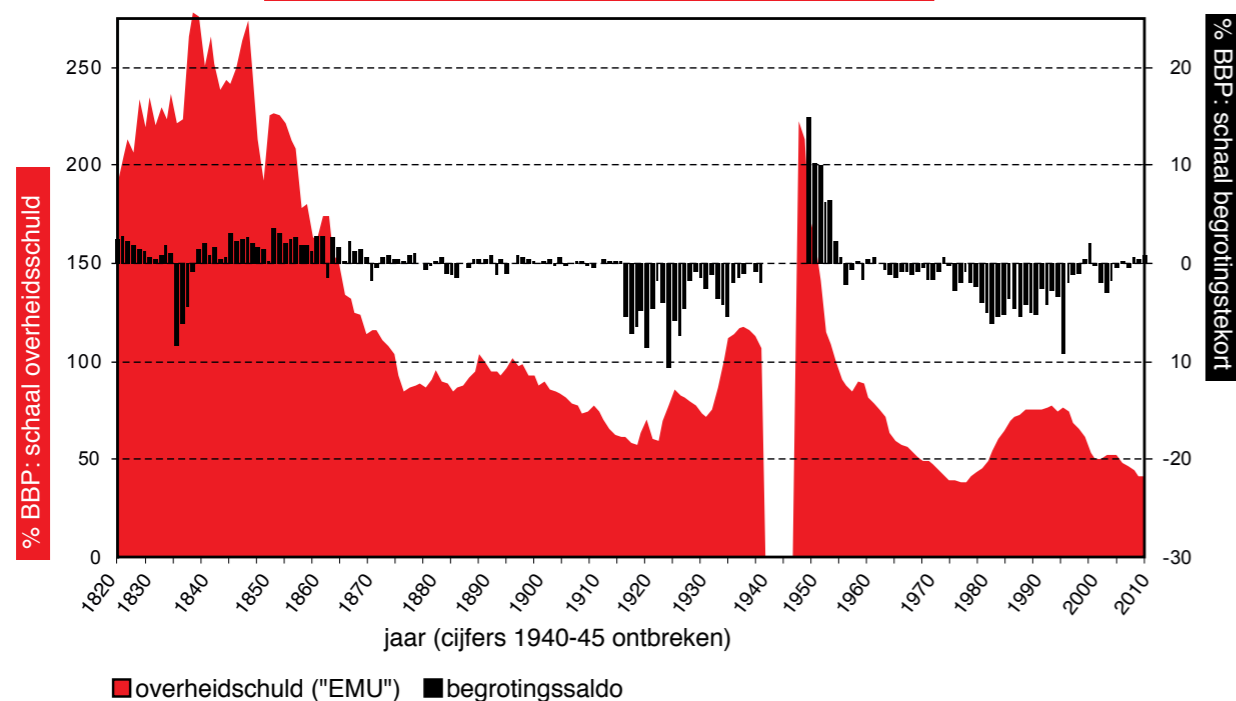
Bezittingen (Activa)		Schulden (Passiva)	
Gebouwen, infrastructuur, gasvoorraad enz.	400	Staatsobligaties en andere leningen	250
Aandelen in en leningen aan bedrijven	150		
<b>Bruto bezit</b>	<b>550</b>	<b>Bruto schuld (= EMU-schuld)</b>	<b>250</b>
		<b>Netto vermogen (550-250 =)</b>	<b>300</b>
	<b>550</b>		<b>550</b>

Tabel 2. Vermogensbalans Overheid (in miljard euro): na verkoop aandelen (wijziging in rood)

Bezittingen (Activa)		Schulden (Passiva)	
Gebouwen, infrastructuur, gasvoorraad enz.	400	Staatsobligaties en andere leningen	200
Aandelen in en leningen aan bedrijven	100		
<b>Bruto bezit</b>	<b>500</b>	<b>Bruto schuld (= EMU-schuld)</b>	<b>200</b>
		<b>Netto vermogen (500-200 =)</b>	<b>300</b>
	<b>500</b>		<b>500</b>



GRAFIEK 1. BRUTO OVERHEIDSSCHULD EN BEGROTINGSSALDO 1820-2007 (EN PLAN 2011)



Bron: Grafische bewerking van data verzameld door Frits Bos (*Tijdreeksen Overheidsfinanciën*, CPB, 2007)

met schaal op de rechter as) geeft het begrotingssaldo (verschil tussen inkomsten en uitgaven). Deze laat zien dat de afbouw van de overheidsschuld na 1993/96 niet gerealiseerd werd door het creëren van begrotingsoverschotten (er was slechts een incidentele uitschieter van +2% BBP in 2000).<sup>2</sup>

### MINDER SCHULD, GELIJK VERMOGEN

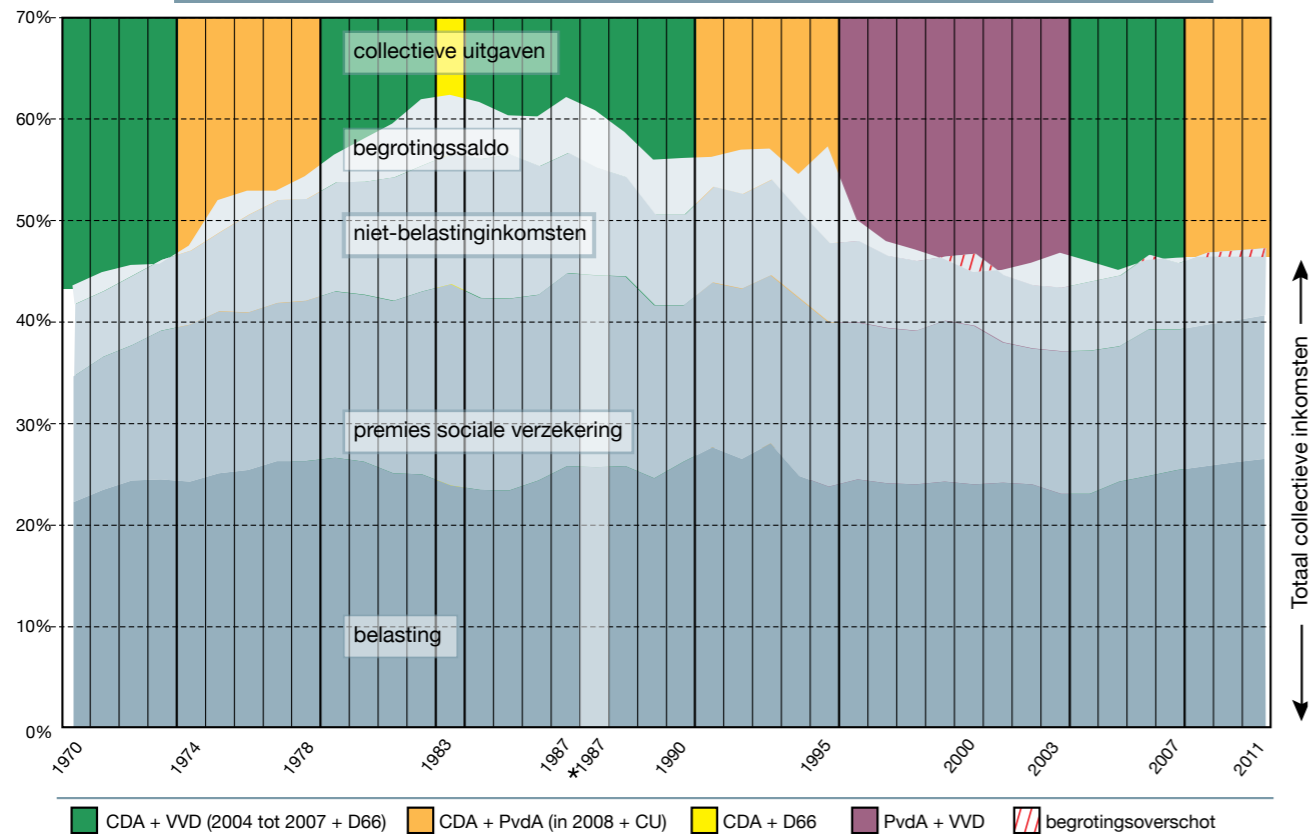
Eenzijds speelde bij de schuldvermindering de relatieve vermindering van het begrotingstekort een rol (de groei van de

schuld was kleiner dan de groei van het BBP). Anderzijds was vooral van belang dat een deel van de collectieve eigendom van bedrijven in de verkoop werd gedaan.<sup>3</sup> Om te zien hoe deze een rol speelde, kijken we, om het eenvoudig te houden, naar een fictieve vermogensbalans van de overheid. Zo'n balans kan ieder ook voor zichzelf maken: aan de linkerkant schrijf je al je bezittingen – en ook dat wat je nog van anderen tegoed hebt – aan de rechterkant je schulden; het verschil tussen de twee geeft dan je netto vermogen, dat hopelijk in de plus staat maar ook in de min zou kunnen staan. Zie tabel 1.

Stel dat het BPP 500 is, dan is de bruto overheidsschuld in dit voorbeeld 50% van het BBP (namelijk 250/500). De overheid verkoopt nu 50 aan aandelen,

en hiervan wordt een deel van de bruto schuld afgelost (250-50). Dan wordt de balans zoals weergegeven in tabel 2. In termen van het BBP is de bruto schuld dan 200/500 = 40% (minder schuld dus, zo lijkt het). Maar de overheid is er niet rijker of armer door geworden (het netto vermogen blijft 300)! Verder staan tegenover minder rente-uitgaven op staatsobligaties ook minder dividend- en rente-inkomsten (deze inkomsten maken deel uit van de niet-belastinginkomsten van de overheid, zoals het in jargon heet). Het gaat hier dus eigenlijk om een boekhoudkundige truc die opgeroepen wordt door de EMU-norm van 'slechts kijken naar bruto schuld'. Politiek 'rechts' komt dit ideologisch goed uit want daar is men niet gesteld op bedrijven die van ons allemaal zijn; Kok sloot zich hierbij aan.

**GRAFIEK 2. COLLECTIEVE INKOMSTEN EN TOTAAL UITGAVEN, NEDERLAND 1970-2007 EN PLAN 2008-11 (IN %BBP)**



Bron grafiek 2 en 3: eigen bewerking op basis van data CPB, *Macro Economische Verkenning 2008*, CPB, *Actualisatie Economische Verkenning 2008-2011*, Ministerie van Financiën, *Miljoenennota 2008*, en *Staatsalmanak 2008 (SDU)*. \* In 1987 voerde het CBS een belangrijke statistische herziening door. Voor de vergelijking is het jaar 1987 voor en na de revisie weergegeven. Zo ligt het BBP in 1987 na revisie 1,2% lager. (Zie *Spanning* maart 2008 voor uitleg over de begroting die toegerekend wordt aan een regering.)

## COLLECTIEVE INKOMSTEN

Tegen deze achtergrond kijken we nu eerst opnieuw naar de ontwikkeling van de collectieve uitgaven 1970-2007 (zie het maart-nummer van *Spanning*), aangegeven door de bovenste lijn in Grafiek 2. Onder CDA-VVD bereiken deze een top tussen 1983 en 1987, waarna een forse

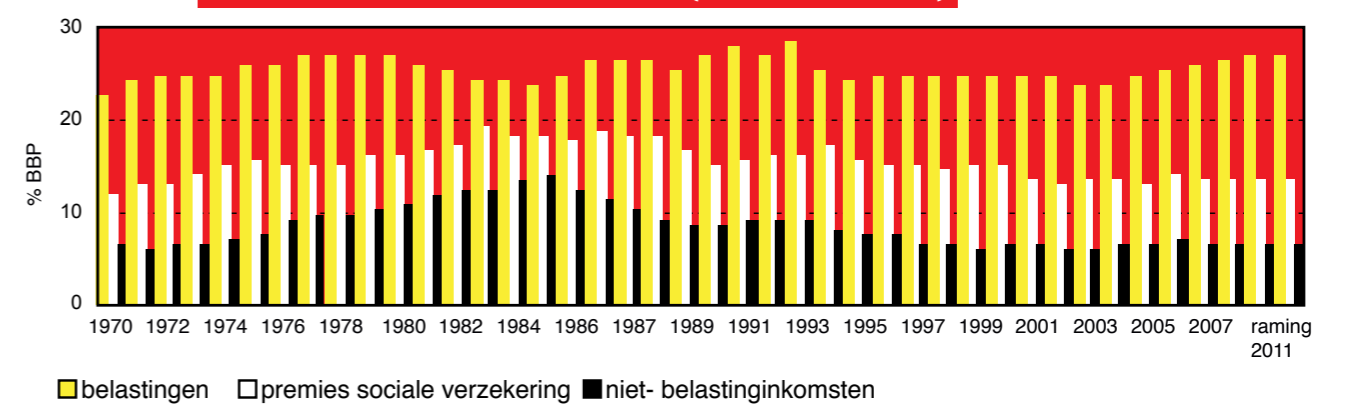
daling inzet tot 2000. De piek 1995 is het gevolg van extra uitgaven door de afkoop van subsidies aan woningbouwcorporaties (ook terug te vinden in het begrotingstekort dat jaar in grafiek 1). Het ging hier om een relatief gigantisch bedrag van bijna 15 miljard euro (bijna 5% BBP).<sup>4</sup> We bezien nu hoe deze collectieve uitgaven gefinancierd werden door collectieve inkomsten. Grafiek 2 toont de opeenstapeling van de diverse componenten van deze collectieve inkomsten, uitgedrukt als aandeel in het BBP. In 2007 ligt het totaal van dit aandeel net onder de 50%.

We zien dat de belastinginkomsten (1e vlak van onder) over de hele periode vrij stabiel zijn. Dit geldt in mindere mate voor de premie-inkomsten (2e vlak van onder – deze reflecteren ten dele de vermindering van sociale uitkeringen). De relatief sterkste fluctuaties treden op bij de 'niet-belastinginkomsten' (3e vlak van onder). Beter is dit te zien in de niet-gesta-

pelde Grafiek 3 (in Grafiek 2 zijn de kolommen uit Grafiek 3 op elkaar gestapeld).

Deze niet-belastinginkomsten bereiken een top in 1985 op 14% BBP en lopen dan terug naar tussen de 6 tot 7% BBP vanaf 1997. Belangrijke verklaring hiervoor is de eerder besproken uitverkoop van overheidsbedrijven.<sup>5</sup> Tussen 1983 en 2007 loopt dit bezit van de overheid terug van 45% tot 24% van het BBP.<sup>6</sup> In prijzen van 2007 gaat het dan om zo'n 117 miljard euro (de verkoop betref bedrijven zoals de Postbank, KPN Telecom, TNT Post, DSM, Hoogovens/Corus, KLM, NOB, Connexxion). Dit brengt met zich mee dat dividenden (en rente bij leningen) van deze bedrijven geen collectieve inkomsten meer vormen. Deze inkomsten lopen terug van jaarlijks bijna 4% BBP begin jaren 1980 tot 1% BBP in 2003.<sup>7</sup> In prijzen van 2007 komt dat verschil neer op zo'n 16½ miljard euro per jaar.

**GRAFIEK 3. COLLECTIEVE INKOMSTEN 1970-2007 (EN PLAN TOT 2011)**



## KUNSTSTUKJES?

In Grafiek 2 toont het 4e vlak van onder het begrotingssaldo (verschil tussen jaarlijkse inkomsten en uitgaven). Dit was van 1974 tot 1999 een begrotingstekort: de som van belastingen, premies en niet-belastinginkomsten was onvoldoende om het geheel van de uitgaven te financieren; de overheid leent dan het verschil. (Het gearceerde vlak geeft een overschot aan.) De geleidelijke vermindering van het tekort vanaf 1983 (versterkt na 1995) is hoofdzakelijk te verklaren uit

de genoemde uitverkoop van bedrijven. Voorzover Kok en Zalm een kunststukje uithaalden, lag dat hierin. Zij privatiseerden belangrijke delen van de Nederlandse economie, waardoor het leek dat zij het financieel goed gedaan hadden. Maar tegelijkertijd blijkt uit de cijfers ook dat Zalm helemaal geen meester in de 'lastenverlichting' was. Sterker nog, onder zijn bewind nam de belastingdruk zelfs toe, terwijl de premies summier daalden. Op de begroting die hij erfde (1995) stond de som van premies en belastingen op 40,2% BBP; op zijn laatste begroting (2007) kwam deze niet lager uit dan 39,5% BBP. Meester van de belastingverlaging was hij evenmin: hij begon hier met 25% BBP en eindigde hoger met 25,9% BBP. Dat verschilt niet veel van de cijfers die het kabinet-Den Uyl dertig jaar geleden presenteerde. Den Uyl eindigde zijn laatste begroting (1978) met de som van belastingen en premies op 42,3% en

de belastingen op 26,8%. Tegelijkertijd bereikte de bruto overheidsschuld onder zijn regering het laagste punt ooit ( $\pm 38\%$ ), althans voorzover de statistieken terug gaan. En dat terwijl de overheid (wij samen dus) toentertijd veel bedrijfsbezittingen had. Het collectieve netto vermogen (het verschil tussen enerzijds de bruto schuld, en anderzijds het bruto bezit waaronder het collectief bedrijvenbezit) stond in 1978 op een mooie 155% BBP. In 2007 was dit afgebroken tot 55% BBP.<sup>8</sup> In prijzen van 2007 een verschil van 555 miljard euro. Dit tekent de teloorgang van de Nederlandse economische politiek. Het tekent ook het absurde (ideologische) keurslijf van de EMU-normen voor de begrotingspolitiek: wel scherp letten op geld dat je geleend hebt (bruto schuld) maar niet kijken naar wat je bezit aan bedrijven en investeringen in infrastructuur en gebouwen.

## Het Bruto Binnenlands Product (BBP) als maatstaf

Het BBP is gelijk aan de som van alle binnenlandse inkomens (arbeidsinkomen en kapitaalinkomen) plus de inkomsten die dienen voor de afschrijving van investeringen (veroudering van gebouwen en machines; door herinvestering hiervan blijft het niveau van eerdere investeringen gelijk). Het aandeel van de overheidsuitgaven in het BBP levert een redelijk goede maatstaf om ontwikkelingen in de tijd te vergelijken. Je hebt daarmee geen last van vertekening door inflatie. Het idee is dat een grootheid 'constant' is als deze meegroeit met de groei van het BBP (dat zouden we in de grafieken terugzien als een horizontale lijn). Indien de overheid niet zou reageren op recessies dan meet je in een recessie echter een relatieve stijging van de uitgaven (1975, 1981-82, 1987, 1993, 2002-03) omdat dan het BBP zelf weinig groeit of zelfs krimpt; het omgekeerde geldt voor een hoogconjunctuur (het BBP groeit dan extra, maar de uitgaven doorgaans niet).

- 1 De norm is een maximum van 60% van het BBP.
- 2 Deze uitschieter had van doen met de opbrengst in dat jaar uit de verkoop van frequenties voor mobiele telefoon- en andere netwerken (de UMTS-veiling).
- 3 Er is een verband tussen deze twee factoren. M.n. door de verkoop van bedrijven kon de (zo dalende) groei van de schuld kleiner worden dan de groei van het BBP.
- 4 De overheid had in de loop der jaren leningen verstrekt aan de corporaties (geboekt aan de bezittende van de overheidsbalans). Met de afkoopsom losten de corporaties deze leningen grotendeels af, waardoor het financieel bezit van de overheid dus afnam (alsmede de rente-inkomsten daaruit).
- 5 Ook genoemd: 'deelnemingen' (aandelen in en leningen aan bedrijven).
- 6 Zie CPB, CEP, blz 140.
- 7 Frits Bos, CPB document 109 (2006), blz. 65.
- 8 Cijfers ontleend aan Frits Bos, CPB document 150 (2007), blz. 34.



# HET RIJKE ROOIE LEVEN

DEEL 35

Ron Blom over Harm Kolthek  
(1872-1946)



## DE OPRICHTER VAN DE VROEGERE SOCIALISTISCHE PARTIJ

De libertair-socialist Harm Kolthek heeft als activist van onder meer de Sociaal-Democratische Bond (SDB en later Socialisten-Bond), de Internationale Anti-Militaristische Vereniging (IAMV), het Nationaal Arbeids-Secretariaat (NAS) en de vrijdenkersbeweging 'De Dageraad' zijn sporen nagelaten in de geschiedenis van de socialistische arbeidersbeweging.

In 1918 was hij betrokken bij de oprichting van de Socialistische Partij (SP). De SP behaalde bij de verkiezingen van dat jaar een Kamerzetel en was vanaf 1919 in diverse plaatsen in de raad vertegenwoordigd. Vooral voor NAS-activisten die niet op de communisten wilden stemmen vormde de uit het sociaal-anarchisme voortkomende SP een uitstekend alternatief.

De afkortingsrijke geschiedenis van de Nederlandse socialistische beweging kende aan het begin van de twintigste eeuw vele stromingen. De grootste was de Sociaal-Democratische Arbeiderspartij (SDAP). Verder bestonden de in 1909 van de SDAP afgesplitste Sociaal-Democratische Partij (SDP), de Bond van Christen-Socialisten (BvCS) en de anarchistische beweging bestaande uit individueel- en sociaal-anarchisten. In de linkse vakbeweging had je het Nederlands Verbond van Vakverenigingen (NVV) dat gelieerd was aan de SDAP, en het sociaal-anarchistische NAS.

### VEREENIGING GEMEENSCHAPPELIJK GRONDBEZIT

Harm Kolthek werd in 1872 te Westerbroek (gemeente Hoogezand) geboren. Hij volgde een opleiding tot leraar, maar ging later aan het werk als smidsknecht. In 1890 werd Kolthek actief in de SDB en raakte betrokken bij het conflict tussen de anarchisten en de stroming die in 1894 de SDAP oprichtte. In 1901 vertrok hij naar de industriestad Deventer. Hier maakte hij korte tijd deel uit van de drukkerij *Voorwaarts*, die was aangesloten bij de plaatselijke 'Coöperatieve Verbruiks- en Productievereniging Ons Belang'. 'Ons Belang' was lid van de Vereniging Gemeenschappelijk Grondbezit (GGB).

De in 1901 opgerichte GGB was een beweging van landbouwkolonies, verbruiskoöperaties en productieve associaties, die samen de beweging van 'binnenlandse kolonisatie' moesten vormen. Kolthek beschouwde de coöperatie als één van de middelen van de socialistische beweging. De arbeiders zouden zelf de productie ter hand moeten nemen om zo het kapitalisme van binnenuit uit te hollen en de nieuwe maatschappij op te bouwen.

Kolthek kwam via de sociaal voelende Deventer houthandelaar Jan Stoffel ook in aanraking met de ideeën van Henry George, die hij toen nog afwees, maar die na 1925 een grote betekenis voor hem zouden krijgen.

### SECRETARIS VAN HET NAS

Eind 1907 trad Kolthek aan als secretaris van het NAS. Hij zette zich in voor een efficiëntere organisatie en voor de noodzaak van sociale wetgeving. De energieke secretaris nam steeds meer afstand van het anarchisme en maakte zich sterk voor de 'ongeacht-clausule' (het voeren van de arbeidersstrijd ongeacht

godsdienstige en politieke meningsverschillen). De meer individueel-anarchistische krachten waren het hier niet mee eens. Zij bestreden Kolthek en dwongen hem tot een vertrek uit de revolutionaire vakbeweging. Van 1913 tot 1918 werkte Kolthek bij *De Telegraaf*. Gedurende de Eerste Wereldoorlog nam hij net als *De Telegraaf* een pro-Entente<sup>1</sup> houding in. Hij verdedigde zich tegen linkse criticasters door te zeggen dat zijn felle afwijzing van het Duitse imperialisme niet betekende dat hij een voorkeur had voor de Engelse en Franse imperialisten.

### EERSTE WERELDOORLOG

Aan de vooravond van de bloedige Grote Oorlog hield de internationale socialistische arbeidersbeweging vele conferenties. Het lukte echter niet om het uitbreken van de oorlog te voorkomen en in vele gevallen deden de arbeidersleiders mee aan de nationalistische hysterie.

Onze regering koos voor neutraliteit. De SDAP hing de 'godsvrede' aan: de nationale eenheid kwam nu op de eerste plaats. Grote delen van de bevolking zagen de mobilisatie als een noodzakelijk kwaad om ons land buiten de oorlog te houden. Revolutonair-socialisten zoals Kolthek die daartegen aageerden, hadden het aanvankelijk niet gemakkelijk. Gedurende vier-en-een-half jaar hield Nederland een kwart miljoen man onder de wapenen op een bevolking van zes miljoen. Er trad voedselschaarste op, maar tegelijkertijd exporteerde de regering levensmiddelen. Onder de, mede door de sociaaldemocraten ondersteunde, godsvredepolitiek, was er geen plaats meer voor stakingen en diende de gewone bevolking de broekriem aan te halen.

De onvrede onder de burgerbevolking nam toe en ook militairen roerden zich. Veel van de politieke

Ron Blom (1963) is werkzaam bij het Stadsarchief Amsterdam en promoveerde in 2004 op *Niet voor God en niet voor het Vaderland*. Linkse soldaten, matrozen en hun organisaties tijdens de mobilisatie van '14-'18. Onlangs publiceerde hij *De oude Socialistische Partij van Harm Kolthek*. Momenteel werkt hij aan een biografie over Frank van der Goes.

kwesties die al langer speelden dienden opgelost te worden. Een daarvan was het kiesrecht. Onder druk van de maatschappelijke onrust gaven de confessionele partijen, die zich altijd hadden verzet tegen algemeen kiesrecht, in 1917 eindelijk toe. Er kwam algemeen mannenkiesrecht in ruil voor overheidssteun aan het bijzonder onderwijs.

### DE SP EN DE VERKIEZINGEN VAN 3 JULI 1918

Voor anarchisten ofwel libertair-socialisten was deelname aan verkiezingen al jaren een heikel thema; deelname aan verkiezingen zou alleen maar tot uitverkoop van principes leiden en echte fundamentele veranderingen moesten volgens hen van onderop komen. Als gevolg van de invoering van het algemeen mannenkiesrecht zag een deel van de sociaal-anarchisten nu toch het belang in van deelname aan verkiezingen.

Tegelijkertijd gingen de stakingen en rellen gewoon verder. Binnen het NAS was inmiddels ook de SDP, de latere Communistische Partij actief geworden. Veel mensen binnen het NAS waren daar niet blij mee, want het sociaal-anarchisme baseerde zich juist op een anti-sociaal-democratische traditie. Deze traditie stamde nog uit de tijd van de scheuring binnen de SDB waar de SDAP uit was

voortgekomen. De SDP echter kwam, zoals de naam al aangaf, voort uit de sociaal-democratie en oriënteerde zich aanvankelijk dan ook vooral op het NVV. Dit veranderde vanwege de steun die het NVV gaf aan de godsvredepolitiek. De radicale sociaal-democraten verschoven hun aandacht daarop van NVV naar NAS. Voor veel sociaal-anarchisten waaronder Kolthek was duidelijk dat er snel een electoraal alternatief moest komen voor de SDP/CPN. Zij richtten de Socialistische Partij (SP) op.

Het verkiezingsprogramma bestond uit onder meer gelijke rechten voor man en vrouw, afschaffing van het koningshuis, de geheime diplomatie, leger, vloot en het kolonialisme. De SP was een antimilitaristische partij met sterke banden met de IAMV. De bedoeling was vooral om de arbeidersbeweging onwelgevallige wetgeving tegen te houden en de positie van de arbeiders te verbeteren. De partij behaalde 8.950 stemmen (0,67%) en ging daarmee nipt over de kiesdrempel. Steunpunten van de partij bevonden zich in: Amsterdam, de Zaanstreek, Overijssel, Friesland, Zeeland, Den Bosch en Schiedam. Naast Kolthek werden er nog drie radicale socialistische gekozen: David Wijnkoop en Willem van Ravesteyn namens de SDP en John William Kruyt die voor de BvCS zitting nam in het parlement. Door zich aaneen te sluiten tot een zogeheten Revolutionaire Kamerclub verkregen ze als grotere fractie meer mogelijkheden. Spoedig zouden zich echter diverse meningsverschillen openbaren. Zo was Kolthek niet absoluut tegen bijzonder onderwijs. Invloed van de

staat wees hij namelijk eigenlijk van de hand. Hij baseerde zich daarbij op de anarchistische traditie. Daarnaast wilde hij ook de mogelijkheid open houden van experimenten met alternatieve vormen van onderwijs. Ook nam de SP een ander standpunt in ten opzichte van de Russische revolutie dan de SDP. De onrust in Nederland was een zwakke afspiegeling van de onrust in de rest van Europa. Deze onrust kwam tot uiting in de Russische en de Duitse revolutie, de soldaten- en arbeidersraden, andere revolutiepogingen, muiterijen, etc. Binnen radicaal-links bestonden verschillende beoordelingen van de Russische Revolutie en de rol van de bolsjewieken. De min of meer pacifistische SP wilde zich niet zondermeer solidair verklaren met het Russische Rode Leger, dat verwickeld was in interventieoorlogen en een burgeroorlog.

## RECHT EN VRIJHEID

Kolthek zette zich steeds meer af tegen de communisten terwijl de echte anarchisten zich op hun beurt ook weer afkeerden van de in hun ogen te parlementaire SP. Zijn Kamerzetel ging bij de verkiezingen in 1922 dan ook weer verloren en ook bij de raadsverkiezingen van 1923 raakte de partij zetels kwijt. De landelijke uitstraling van de partij brokkelde af. Oprichter Kolthek nam steeds meer afstand van de socialistische politiek en verliet teleurgesteld de partij. Na zijn afscheid van de SP keerde Kolthek terug naar Groningen. Zijn ernstige oogaandoening kon alleen in het Academisch Ziekenhuis verholpen worden. Hij leefde hier van zijn Kamerpensioen en hij gaf lessen. Veel verdiende hij niet. Hij zat verder veel in de leeszaal van de bibliotheek en had nu meer tijd dan ooit om te studeren.

Met ingang van 1931 kwam Kolthek met zijn georgistische grondpartij Recht en Vrijheid in de Groninger gemeenteraad. In Deventer was hij al in aanraking gekomen met de opvattingen van de Amerikaan Henry George, maar hij wilde er toen nog niets van weten. George was van mening dat de sociale misstanden in de samenleving werden veroorzaakt door de particuliere grondeigendom. Grondrecht innen zou het huidige belastingsysteem moeten vervangen.



In juni 1931 verscheen het eerste nummer van Recht en Vrijheid in een oplage van 15.000 exemplaren. Dit was het orgaan van de partij 'Recht en Vrijheid, vereeniging tot herstel van het gelijke recht van alle mensen op den grond'. Kolthek sprak zich uit tegen de woekerwinsten van de gemeentelijke bedrijven en klaagde in het bijzonder de SDAP aan. De lijst stond vooral op het standpunt van belasting naar draagkracht. Verder was Recht en Vrijheid principieel tegen grondeigendom. Kolthek kwam dan ook op voor een erfpachtstelsel en ageerde krachtig tegen bezuinigingen op de gemeentelijke onderwijsuitgaven. Door zijn sterke persoonlijkheid en zijn grote gave als spreker was hij gedurende de crisisjaren in staat om vooral onder de werklozen en kleine zelfstandigen een grote aanhang te verwerven. Bij de verkiezingen van 1935 en van 1939 behaalde hij zelfs vijf raadszetels. Ook bemachtigde Recht en Vrijheid nu een zetel in de Provinciale Staten. De stemmers wisten de prominente 'luis in de pels'-politiek van Koltheks partij te waarderen, vooral vanwege de dominante positie van de SDAP in de Groninger raad. Na zijn overlijden in 1946 verdween de partij bij de verkiezingen van 1949 uit de gemeenteraad.

1 De Entente was een los samenwerkingsverband van aanvankelijk Engeland en Frankrijk tegenover Duitsland. Later voegden zich steeds meer landen bij deze entente.

# COLUMN

## REISLUST EN KYOTO



**PAULUS JANSEN**  
SP-Tweede Kamerlid

De mens is een reislustig wezen. We verplaatsen ons niet alleen om naar ons werk te gaan, inkopen te doen, te sporten of om familie te bezoeken, maar ook louter omdat we het leuk vinden. De ontdekkingsreizigers werden gedreven door een combinatie van nieuwsgierigheid en ondernemingsgeest. Voor de wat minder grote waaghalzen is er een overdaad aan reisgidsen en bewegwijzerde ontdekkingsreizen voor de wandelaar, fietser, openbaar vervoergebruiker en automobilist. Klaarblijkelijk is reizen voor de mens een eerste levensbehoefte.

Maar is onbeperkt reizen dat ook? Gingen we vroeger op de fiets naar het werk, later werd dat de auto of de trein en tegenwoordig zijn er al een paar honderd mensen die dagelijks tussen Schiphol en Londen pendelen voor hun werk. Bestond 50 jaar geleden de vakantie –als daar al geld voor was– uit een of twee weken op de camping of in een pension aan de kust, tegenwoordig vliegen we voor een strandvakantie naar Mexico of Thailand, aangevuld met de nodige tussendoortjes in Barcelona of Rome.

De enorme schaalvergroting van de mobiliteit heeft het genoeg van de verplaatsing in toenemende mate gepaard aan negatieve maatschappelijke effecten: een snel stijgend gebruik van fossiele energiebronnen, geluidsoverlast in de buurt van verkeerswegen en vliegvelden, fijnstofproblematiek, versnippering van schaarse open ruimte en barrièrewerking door autowegen en spoorlijnen. Probleem is dat degenen die gebruik maakt van het vervoermiddel niet tegelijkertijd geconfronteerd

wordt met de nadelen. Er is één uitzondering waar de lusten en de lasten beide neerslaan bij de reiziger: de file.

Natuurlijk is het mogelijk om veel van de negatieve effecten van de groeiende mobiliteit te beperken met technische middelen. Onze nota *Van stilstand naar vooruitgang* staat er vol mee. Toch kun je niet volstaan met dat soort maatregelen. Zo zijn de automotoren de afgelopen 25 jaar véél zuiniger en schoner geworden, maar zijn desondanks het brandstofverbruik en de CO<sup>2</sup> emissies sterk gestegen door de groei van het wagenpark, de aanschaf van steeds grotere en zwaardere auto's en de groei van het aantal gereden kilometers per huishouden. In landen als China, India en Brazilië, waar de bevolking door de gestegen welvaart ook steeds reislustiger wordt, is het effect van de volumegroei nog veel groter. De snel stijgende brandstofprijzen zijn een weerslag van die volumegroei.

We ontkomen op termijn niet aan een vorm van volumebeleid. Daarbij zal de schaarste op een eerlijke manier verdeeld moeten worden. En daaraan schort het bij veel plannen, zoals de kilometerbeprijzing van Camiel Eurlings en de betaalsnelwegen voor de rijken van Eelco Brinkman. Waarom geven we niet iedere Nederlander een basishoeveelheid belastingvrije reiskilometers en belasten we de kilometers daarboven extra hoog?







Ook op mondiaal niveau zal er iets gedaan moeten worden aan de rechtvaardiger verdeling van energie en daarmee van welvaart en reismogelijkheden. De ecologische voetafdruk van een Amerikaan is nu honderd keer groter dan die van een Soedanees, voor een Europeaan vijftig keer groter. Bij het Kyotoverdrag hebben slechts een beperkt aantal landen zich gebonden aan een absolute verlaging van hun emissies. De Amerikanen en Australiërs deden niet mee, omdat hun verbruik nu zó ver boven het mondiale gemiddelde ligt, dat ze relatief zwaar moesten inleveren. De ontwikkelingslanden willen nog de ruimte krijgen om hun bevolking te laten delen in de welvaart die in Europa normaal gevonden wordt.

Het Kyotoverdrag loopt af in 2011. Voor de periode daarna moet over twee jaar in Kopenhagen een nieuw verdrag tot stand komen. Het zou goed zijn als dan een flinke stap gezet wordt in de richting van een mondiaal volumebeleid voor broeikasgasen. Ook al betekent dit dat we een weekendje minder naar Barcelona kunnen vliegen.



# VERVOER VAN MENSEN IN NEDERLAND 1980-2005

- 2005
- 1980
- ▲ stijging
- ▼ daling

						
	AUTO	TREIN	BUS/TRAM/ METRO	BROM-/ SNORFIETS	FIETS	OVERIGE VERVOERMIDDELEN
<b>%</b> Hoe reisden mensen?	76	8	4	1	8	3
	75 <span style="color: green;">▲</span>	6 <span style="color: green;">▲</span>	4	2 <span style="color: red;">▼</span>	7 <span style="color: green;">▲</span>	6 <span style="color: red;">▼</span>
<b>KM.</b> Afgelegde afstand per persoon per dag	24,4	2,45	1,12	0,17	2,51	0,9
	21,0 <span style="color: green;">▲</span>	1,7 <span style="color: green;">▲</span>	1,16 <span style="color: red;">▼</span>	0,08 <span style="color: green;">▲</span>	2,0 <span style="color: green;">▲</span>	1,4 <span style="color: red;">▼</span>
<b>Totaal afgelegde afstand in miljarden kilometers</b>	1980: 111,1		2005: 194,0 <span style="color: green;">▲</span>			

1950                      1970                      1990                      2005

