Toespraak Paul Rosenmöller op GroenLinkscongres 25 januari 1997 in Tilburg

Congres, hoog tijd om weer eens bij te praten. Veel tijd hebben we er niet voor. Maar ik wil in deze twintig minuten toch het nodige met jullie doen: een meevaller van ruim 4 miljard nuttig besteden, een vliegveld niet aanleggen en vooruitblikken op de verkiezingen. Maar eerst Europa.

1. Europa-referendum

Ik zal hier niet verder ingaan op de politieke stand van zaken in de Europese Unie. Dat heeft Nel van Dijk al overtuigend gedaan. Haar betoog en de lijn van de resolutie vat ik maar even samen als: het moet minder over markt en munt gaan en meer over mens en milieu.

Om dat te realiseren wacht ons nog een lang en taai gevecht in de arena's van Brussel, Straatsburg maar ook Den Haag. Zeker nu zelfs PvdA-leider Kok zich zo verkocht heeft aan die Euromunt dat hij slechts lippendienst bewijst aan een Europees werkgelegenheidsbeleid. Hij heeft zelfs bezworen dat politici maar beter hun mond kunnen houden over de EMU het komend half jaar. En dat terwijl met de komst van die Euro ook de toekomst van onze verzorgingsstaat ter discussie staat. Ik snap nu wel hoe Kok aan die superrapportcijfers uit ondernemersland komt.

Europa; dat is nu niet een onderwerp wat je als eerste te binnen schiet als je 's nachts wakker wordt. Toch zitten er kanten aan de Europese ontwikkelingen die om meer politieke passie vragen.

Veel mensen bekruipt het wonderlijke, tegenstrijdige gevoel dat de Europese ontwikkelingen aan de ene kant ongrijpbaar zijn en dat ze tegelijk als een stoomwals over ons heen donderen. En dat ze er zelf niets over te zeggen hebben, terwijl het in toenemende mate gevolgen heeft voor het persoonlijk leven: tot het geld in de portemonnaie toe.

De leidende Europese politici doen altijd of het allemaal probleemloos in ons voordeel is wat er in Europa bekokstoofd wordt. Deze sussende taal wordt al jaren over goten met een gladde saus van infantiele voorlichtingsspotjes en -folders die ingaan op vragen van levensbelang als "kan ik bakker worden in Spanje".

Zo ga je anno 1997 niet om met een natie van steeds hoger opgeleide en mondige burgers. Een natie waarin mensen ook een band hebben met de hier gegroeide cultuur van verdraagzaamheid en willen weten wat Europa daarmee doet (mag je bv. nog een eigen drugsbeleid voeren als je ervan overtuigd bent dat dat beter werkt).

Steeds meer mensen willen dan ook terecht een open Europadebat. Sla de ingezonden brievenrubrieken van de kranten er maar op na.

Daarom heb ik onlangs bij het Europadebat in de Kamer gepleit om de mogelijkheden van een referendum over het verdrag van Amsterdam te bezien.

Probleem is natuurlijk dat wij nog geen beslissend correctief referendum kennen. Dat is nog in behandeling bij de Kamer. Maar een raadplegend referendum kan wel gewoon. Misschien wordt het tijd om een handtekeningenaktie te beginnen die straks ook nodig is als er een correctief referendum komt. En zo te laten zien hoe Europa leeft.

D66 en PvdA waren ook nu weer tegen zelfs maar het nadenken over de mogelijkheid van een referendum. Van Mierlo zei mij letterlijk: "Ik zie persoonlijk van een referendum alleen maar nadelen, terwijl van ons toch niet gezegd kan worden dat wij ongevoelig zijn voor het instituut van het referendum".

D66 en haar leider op buitenlandse zaken zijn in een paar jaar bekeerd van aanhangers van democratische openheid tot volleerde volgelingen van de geheime diplomatie. Debat over Europa
wordt alleen maar gezien als hinderen van een overbelaste partijleider.

Mijn voorspelling is dat als er geen open nationaal debat over Europa komt, dat vroeg of laat tot opgekropte spanningen leidt. En dan is de kans dat zich dat in Euroscepsis van het foute soort uit levensgroot. Kok en van Mierlo zijn gevaarlijk bezig en negeren de kiezer.

1. *Vliegverkeer*

Wat bij uitstek een Europees onderwerp is, zo al niet een mondiaal, dat is het vliegverkeer. Maar wel met grote nationale gevolgen als het gaat om vervuiling, ruimtebeslag en geluidshinder. Onlangs luidde de anders altijd neutrale klachtencommissie geluidshinder Schiphol de noodklok. Nu al bezorgt Schiphol veel meer overlast dan het volgens de normen

mag... De vijfde baan ligt er nog niet eens of de bouw van een tweede nationale luchthaven lijkt al niet eens meer een vraag maar nog slechts een kwestie van plaats. Locaties blijken in overvloed aanwezig: de Noordzee, de Maasvlakte, de Markerwaard of de naaste omgeving van Lelystad.

Voor de kerst deed ik dan ook het voorstel voor een onderzoekscommissie van de Kamer - vergelijkbaar met het werk van de klimaatcommissie - die zich buigt over nut en noodzaak van een tweede nationale luchthaven.

Zo'n onderzoek is gewenst, omdat het kabinet, premier Kok en Jorritsma voorop, zo'n 'nut en noodzaak'-discussie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart versneld willen voeren. Het is geen geheim dat voor Kok die met zijn Agenda 2000+ van asfalt en beton nog graag vier jaar door wil regeren, al gekozen lijkt te hebben voor een tweede nationale luchthaven. Zeker als je weet dat er sinds kort verhalen circuleren dat er op ambtelijk topniveau al 30 miljard voor wordt gereserveerd.

Een speciale onderzoekscommissie van de Tweede Kamer zou ook goed zijn voor het publieke debat en de kwaliteit van de besluitvorming. Waar ik mij namelijk zorgen over maak is dat na de Betuwelijn, de uitbreiding van Schiphol, de A73, Beek en de HSL er weer een besluit in de maak is waarbij onvoldoende bezinning plaats vindt over de gevolgen voor onze samenleving op langere termijn. Tot nu toe is er te veel gedacht met de rekenliniaal in de hand en te weinig met een toekomstvisie in het hoofd. Bij alle projecten stond de geïsoleerde infrastructurele ingreep zelf voorop. Het politieke debat ging vervolgens alleen over de kwaliteit van de berekeningen en een beoordeling van de tracees. De rekenliniaal dus.

Waar het aan ontbrak is een debat over toekomstvisie: over de mogelij ke samenhang tussen al die infrastructuur en de politieke doelen, die daarmee nagestreefd worden. Dit betekent nadenken over vragen die niet eenvoudig zijn, maar wel van groot belang voor een evenwichtige en duurzame inrichting van ons land. Willen we alleen maar meer van hetzelfde of streven we naar een trendbreuk in mobiliteit en gebruik van schaarse ruimte?

De vraag is wel of de minister-president hier nog open voor staat. Getergd zij hij in debat met Marijke Vos over de achterbakse besluitvorming rond de HSL: "We worden er in dit land niet beter van door processen over dit soort ingrijpende infrastructurele keuzes zodanig te laten voortgaan dat er nooit wat gebeurt. We blijven praten, studeren, nog eens praten, nog eens

kijken, nog eens doen, en maar vollopen!" (11 december '96). Hij verengt de reikwijdte van de ecologische kwestie tot de economische kosten van een file.

Het mag duidelijk zijn dat GroenLinks absoluut niet overtuigd is van het nut noch de noodzaak van een tweede nationale luchthaven. Eerst moet er antwoord komen op de volgende achterliggende vragen:

** Wat is de samenhang tussen de diverse projecten meer dan een knieval voor het concept "Nederland distributieland" van de vervoerssector? En wat is eigenlijk het economisch belang op langere termijn van dat concept?*
** Waarom zijn er eigenlijk geen concepten die naar dezelfde politieke aandacht dingen als "Nederland distributieland". Zoals "Nederland bouwt duurzaam", gedragen door de bouwwereld. Of "Nederland teelt biologisch" van de landbouwsector.*

** Hoe komt het eigenlijk dat in de mobiliteitsdiscussie de leefbaarheid het vrijwel altijd af legt tegen de bereikbaarheid?*

** Hoe moet de Nederlandse infrastructurele ontwikkeling eigenlijk internationaal begrepen worden? Zien wij onszelf alleen in concurrentie met anderen of zijn wij ook bereid tot afstemming?*

Het zijn vragen die raken aan het bestaansrecht van GroenLinks. Vragen die steeds meer mensen bezig houden. Kortom er is alle reden om te blijven pleiten voor dat parlementaire onderzoek en ervoor te zorgen dat er een maatschappenjk debat van de grond komt.

Verder zal ik het kabinet vragen om het initiatief te nemen tot een speciale Euro-top over de toekomst van de Europese luchtvaart. Want het is de hoogste tijd dat er een doorbraak komt in Brussel. De discussie over een tweede nationale luchthaven is alleen zinnig wanneer we ook over onze grenzen heen durven te kijken. Het vraagt op zijn minst om een discussie over de voornemens op het terrein van de luchtvaartinfrastructuur in andere lidstaten van de Europese Unie, over het stellen van milieugrenzen aan de moordende concurrentie op de luchtvaartmarkt. Over het invoeren van een kerosineheffing en het heffen van BTW op vliegtickets, het zwaarder belasten van korte vluchten in Europa. En tot slot om het bevorderen van milieuvriendelijke alternatieven die om een gezamenlijke Europese aanpak vragen, zoals een net van hogesnelheidslijnen.
En waar zo'n lijn bestaat, moet je de vliegroute uit de markt prijzen.

Nederland als huidig Unievoorzitter kan het initiatief nemen voor zo'n luchtvaarttop.

2. Sociale klimaat

De gemakzucht van de WRR

En dan is het nu de hoogste tijd om weer definitief op veilige vaderlandse bodem te landen. Hoe staat het er eigenlijk voor met Nederland, tegenwoordig het economische gidsland voor de rest van Europa. Volgens het net verschenen WRR-rapport, 'Tweedeling in perspectief', een land dat geen tweedeling kent? Daar hoort een mens van op. Zijn we dan twintig jaar op het verkeerde been gezet? Of heeft paars in een paar jaar de tweedeling weten weg te werken?

Nee, dat blijkt niet het geval te zijn voor wie niet met feiten en cijfers goochelt. Toegegeven de groei van het aantal mensen die lijden onder stille armoede lijkt door een economie die voortsnelt op klapschaatsen te stabiliseren. Maar tegelijk blijkt dat binnen deze groep de armoede steeds hardnekkiger wordt. Het paarse beleid van 'werk, werk en nog eens werk' bereikt deze groep absoluut niet. En de WRR doet geen enkel voortsel om daar iets aan te veranderen. Fijn zo'n creatieve denktank die gemakzuchtig meedeint in de Kok-wave.

Het is winst dat armoede eindelijk een erkend begrip is. Maar als dat tegelijk gebruikt wordt om de tweedeling te verdoezelen dan is er veel verloren. Want armoede kan met aalmoezen en daklozenkranten worden afgekocht maar een tweedeling alleen met structureel beleid. En dat blijkt hard nodig. De tweedeling zit hem vooral tussen mensen met werk en haanlozen die vaak een lage opleiding hebben, allochtoon zijn of niet 100% fit genoeg om in de survivaltocht van arbeidsproduktiviteit mee te racen. Op vergroting van hun kansen moet het beleid gericht worden, bij voorbeeld door arbeid goekoper te maken aan de onderkant.
De meevaller

Maar ook aan de benarde financiële positie van die één miljoen huishoudens - twee miljoen mensen - die rond het bijstandsniveau leven moet nu echt iets gebeuren. Hoe hard dat nodig is, bewijzen al die gemeenten wel die in het nieuws zijn met hun armoedebeleid. De ene gemeente betaalt telefoon- en krantenabonnement van zijn uitkeringsgerechtigden, de andere geeft een woonkostentoeslag, weer een andere verstrekt een extraatje vanwege de kou. Allemaal heel nobel, maar het geeft wel aan dat mensen met een minimumuitkering echt door de bodem zijn gezakt. Want al dat soort kosten waarvoor nu bijzondere bijstand wordt

gegeven zijn gewone dagelijkse kosten voor een leefbaar bestaan. De huur, de gasrekening, de telefoon en de krant. Dat bewijst wel dat er met een minimumuitkering niet meer rond te komen is.
Het is niet voor niets dat de directeuren van de sociale diensten een hartstochtelijk pleidooi houden om het sociaal minimum substantieel te verhogen. Gelukkig hebben zij meer verstand van solidariteit.

Dat is wat nodig is in plaats van het zoveelste paarse pretpakket van ongerichte lastenverlichting voor wie het toch al naar den vleze gaat.
En er is nu een goud gerande kans om eens echt iets aan de armoede te doen. Al jaren blijkt de economische groei te zorgen voor belastingmeevallers.
Een langzamerhand structureel fenomeen.
Als klap op de vuurpijl blijkt het over 1996 maar liefst om minimaal 4,5 miljard te gaan.

De paarse coalitie lijkt echter weer de verkeerde keuzen te maken bij de besteding van die meevaller. Voor de helft moet het naar het AOW-spaarfonds, dat in de toekomst de kosten van vergrijzing moet gaan dekken. Symphatiek, maar GroenLinks kiest er liever voor om de premie-grondslag voor de AOW uit te breiden, zodat de hogere inkomensgroepen en de ouderen met een stevig pensioen een steentje extra bijdragen. Dat is pas solidair.
De andere helft van de meevaller wil paars besteden aan lastenverlichting door verlaging van de belasting. Ook de minima krijgen er dan wat bij, maar de midden- en hogere inkomens meer, zodat er toch weer verder wordt gedenivelleerd.
En dat terwijl de kille werkelijkheid is dat onder leiding van Kok de inkomensverschillen tussen minimum en modaal al weer zo'n 2,2 % groter zijn geworden (CPB-cijfers).

Als Kok inderdaad de minister-president van alle Nederlanders wil zijn, dan kan hij die fraaie maar vrijblijvende woorden nu in harde munt omzetten. Maar dan moet hij net als GroenLinks wel durven te kiezen. Wij willen een belangrijk deel van die meevaller besteden aan het optrekken van het sociaal minimum. Het ongedaan maken van die 2,2% van paars kost maar 1 miljard. Daarnaast moet er in 1998 een koppeling-plus komen. Een extra koopkrachtsverbetering voor de uitkeringsgerechtigden. De economische vooruitzichten zijn goed genoeg om nu eindelijk ook eens die mensen te laten meedelen, die al jarenlang het gelag hebben mogen betalen, zonder dat ze mee gedronken hebben.

Wij willen de andere helft aan de versterking van een duurzame economische en sociale

structuur besteden. Bijvoorbeeld door een investering in een light-rail systeem rond de grote steden en aanvullend C02-beleid. Helaas bitter nodig door de keuze van paars voor ongerichte economische groei. En tot slot door een financiële- en werkgelegenheidsimpuls in de zorgsector. Wachtlijsten en overbelasting van verplegend en verzorgend personeel geven daar nog steeds de toon aan. Het is nu de tijd om de bezuinigingen in die sector terug te draaien.

3. De komende verkiezingen

Over maar 15 maanden - dat is veel sneller dan je denkt - zijn de Kamerverkiezingen. Er is nog geen verkiezingskoorts, maar de temperatuur begint wel te stijgen.

Niet toevallig koos ik vandaag Europa, infrastructuur en het armoededebat als onderwerpen. Het zijn namelijk alle drie potentiële thema's waar het bij de komende verkiezingen over zal gaan. Alle drie thema's waar GroenLinks met haar keuze voor ecologische duurzaamheid en sociale
rechtvaardigheid recht tegenover de paarse liberale marktverheerlijIcing staat.

Toch zullen we dit jaar nog veel in ideeën en uitwerkingen daarvan moeten investeren om straks goed beslagen ten ijs te komen. De manier waarop we aan het verkiezingsprogramma werken met het betrekken van deskundigen van buiten de partij, is een goede start.

Maar het zal nog lastig genoeg zijn om straks tussen de opgeklopte tweestrijd Kok Bolkestein - wie wordt de grootste? - te komen. Dat wordt geen open en eerlijke campagne over ideeën, maar over het claimen van het veel te eenzijdige succes van paars. Het zal alles van ons vragen om daar doorheen te kunnen prikken.

En congres nog sneller - over wel geteld 13 maanden - zijn er gemeenteraadsverkiezingen. Ook die worden spannend. Al twee keer in haar bestaan in '90 en in '94 deed GroenLinks het uitstekend bij de raadsverkiezingen. Drie keer op rij is bijna geen partij gegeven.
Daarom is het is goed om hier in Tilburg te zijn. Twee maanden geleden waren hier vervroegde gemeenteraadsverkiezingen vanwege de Brabantse gemeentelijke herindeling. Als dat een voorproefje is van wat ons volgend jaar te wachten staat dan mogen we niet mopperen. Een lichte vooruitgang en het behoud van vier zetels. En dat na voor het eerst bestuursverantwoordélijkheid. Die nu ook voortgezet wordt.

Ik wil iedereen in de partij dan ook oproepen om zich voluit in te zetten voor een goede voorbereiding voor het verkiezingsjaar. Want als we bij alles wat we doen letten op creativiteit en kwaliteit en niet te makkelijk oude gebaande paden kiezen moet het een succes kunnen worden. Of het nu gaat om het kiezen van een partijbestuur of een kandidatenlijst, het maken van een campagne of een programma, samen de schouders er onder zetten dat is vanaf nu het parool.

Als het groene hart maar links zit.