TEKST ZOALS UITGESPROKEN

Toespraak van de Minister van Justitie, mr. F. Korthals Altes, voor de partijraad van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie op zaterdag 20 mei 1989 in 't Spant te Bussum

Het is mij vreemd te moede na acht jaar voor het eerst weer voor de partijraad te staan. Acht jaar geleden nog als uw voorzitter, als voorzitter van een hechte, eensgezinde en groeiende partij; nu als representant van de liberale bewindslieden die aan de andere kant van een scheidslijn zijn komen te staan, die loopt tussen de VVD-fractie in de Tweede Kamer als politieke vertegenwoordigster van de partij en het kabinet. In die situatie heeft de partij recht op ophelde-| ring en hebben de liberale bewindslieden de plicht die te geven. Ik zal dat trachten te doen op de wijze die u van mij gewend bent: zakelijk en zonder vertoon van emoties. Weest u er echter van verzekerd dat die emoties er wel zijn: niet voor niets zei ik dat het mij vreemd te moede was onder deze omstandigheden voor u te staan: bijna 18 jaar als lid van het dagelijks bestuur van de partij ben ik als partijman de praktische politiek ingegaan, met de overtuiging dat liberale bewindslieden hun bestaansrecht als zodanig slechts kunnen ontlenen aan het vertrouwen van de VVD-fracties en dat bij dreigend geschil de Tweede-Kamer- fractie van de VVD het laatste woord moet hebben. Zulks niet door middel van een crisis, maar vóórdat het zover komt. Bij een parlementair kabinet is immers de vertrouwensband tussen fractie en bewindslieden bestaansvoorwaarde voor dié bewindslieden.

Het milieuplan I

Het voornemen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer met een Nationaal Milieubeleidsplan te komen, is door Minister Nijpels in september 1986 aangekondigd. Het beschrijvende deel ervan in de.eerste vier hoofdstukken werd in het najaar van 1988 aan de Rijksmilieuhygiënische Commissie om advies voorgelegd. Deze adviseerde op 25 november 1988 in positieve zin. De problematiek kreeg echter pas zeer sterk de aandacht in bredere kring na de verschijning van het rapport "Zorgen om Morgen" in december 1988.

Door de diverse componenten van het plan - een zuiver onder de competentie van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vallende component, een landbouwcomponent, een verkeerscomponent (de automobiliteit) en

het algemene economische en financiële aspect waren behalve de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ook de Ministers van Verkeer en Waterstaat, van Landbouw en Visserij, van Economische Zaken, van Financiën en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid nauw bij de voorbereiding betrokken en vond deze voorbereiding aanvankelijk plaats onder leiding van de minister-president. Aldus waren zeven bewindslieden van begin januari af nauw bij de voorbereiding betrokken.

Die voorbereiding spitste zich toe op een totaal van 74 maatregelen, elk met hun financiële gevolgen respectievelijk vereiste dekking. De maatregelen waren ver- deeld over het NMP als zodanig, de structuurnota Landbouw, het natuurbeleidsplan en de derde nota waterhuishouding. Het overleg w

dragen voor de handhaving van de stringentere milieupolitiek. Op 24 februari vond een eerste bespreking in de volle ministerraad plaats.

Van het begin af zijn er verschillen van inzicht geweest over de vraag of de financiering van het plan mocht leiden tot verhoging van de collectieve lastendruk en over de vraag in hoeverre bepaalde sectoren door verhoging van bijvoorbeeld accijnzen en andere heffingen respectievelijk het opheffen van fiscale tegemoetkomingen met de kosten van het plan zouden mogen worden belast. Tevens speelde de vraag in hoeverre het verantwoord was bedrijven met subsidies tot meer verantwoorde produktievormen te stimuleren.

Milieubeleid noodzakeliik 1

De verschillen van inzicht betroffen niet - ik herhaal: niet - de wenselijkheid en de noodzaak om de milieuverwoestende factoren terug te dringen. Wat dat betreft moeten wij ons door niets en niemand laten wijs maken dat er tussen de liberale bewindslieden onderling of tussen bewindslieden en Kamerfracties verschil van inzicht bestond over de dringende noodzaak maatregelen te treffen of over de bereidheid daartoe. Evenmin was er verschil van inzicht over de vraag of deze maatregelen een financiële dekking nodig hadden. De verschillen van inzicht spitsten zich toe op de vraag of bepaalde sectoren van het bedrijfsleven de voorgestelde lastenverhogingen nog wel zouden kunnen dragen zonder onaanvaardbare gevolgen voor de concurrentiepositie van de desbetreffende bedrijfstak en dus voor de werkgelegenheid. En voorts op de vraag of de belastingaftrek voor het woon-werkverkeer moest worden afgeschaft en de middelen die daardoor zouden vrijkomen, mochten worden gebruikt voor verbetering van het openbaar vervoer

en voor een reiskostenvergoeding in de vorm van een 40%-reductiekaart voor de kos ten van openbaar vervoer. Ik spreek hier over de categorie die 10 km of meer van het werk afwoont, want voor de categorie tot 10 km vervalt de reiskostenaftrek reeds op 1 januari a.s. in het kader van de belastingherziening.

Geschil over financiering

De twee ministers die voor de voorgestelde maatregelen tot terugdringing van de automobiliteit primair verantwoordelijk waren, achtten een extra verhoging van het dieselaccijns en afschaffing van de reiskostenaftrek met aanwending van de opbrengst voor openbaar vervoer en de 40%-reductiekaart noodzakelijk. Daarbij was de redenering van de betrokken ministers een in hun ogen logische: wil men de files en het woon-werkverkeer per auto terugdringen, dan moet de belasting- faciliteit die daarvoor gebruikt wordt, ook al is die faciliteit op basis van de kosten van openbaar vervoer berekend, worden omgezet in verbetering van het openbaar vervoer en een stimulans (de 40% reductie) om ook daadwerkelijk van dat openbaar vervoer gebruik te maken. Wil men aan een ingeworteld gedragspatroon een einde maken, omdat het patroon schadelijk is voor het milieu, dan zijn gevoelige maatregelen onvermijdelijk. Het prijsmechanisme als erkend liberaal paardemiddel moest worden ingezet. Anderen, waaronder de fractie, geloofden er niet in dat degene die, vaak door de woningsituatie gedwongen, meer dan 10 km naar zijn werk moet reizen, zich uit zijn auto laat belasten. Het middel zou aldus zijn logica gaan ontberen en als een eenzijdige lastenverzwaring gaan werken ter bekostiging van een deel van een nationaal plan. De fractie handelde in overeenstemming met een duidelijke partij-uitspraak ter zake.

Ook in het kabinet is aanvankelijk deze kritiek geuit. Daarbij woog tevens mee dat het ruimtelijk-ordeningsbeleid uit het verleden (overigens: voordat dit viel onder de primaire verantwoordelijkheid van de minister die ook met het milieubeleid is belast, want de samenvoeging VRO en milieu dateert van het Kabinet- Lubbers-Van Aardenne) ertoe had geleid dat zovelen genoopt zijn ver van hun werk te wonen.

Voor alle duidelijkheid: voor Rudolf de Korte en - naar ik meen - ook voor de fractie was geleidelijke afschaffing van de reiskostenaftrek, mits deze afschaffing maar niet zou leiden tot verhoging van de belastingdruk, bespreekbaar. Het zou dan moeten gaan om omzetting in een andere fiscale faciliteit.

In het beginselakkoord op hoofdpunten dat op woensdag 29 maart tussen minister-president en vice-minister-president tot stand kwam, was dan ook sprake van afschaffing

op termijn van de reiskostenaftrek, maar de mogelijkheid van aanwending in de fiscale sfeer bleef open, hetzij door verruiming van de arbeidskos
tentoeslag, hetzij door verlaging van de overdrachtsbelasting op huizen, waardoor het verhuizen naar de werkstad kon worden bevorderd.

Liberaal tegenbod

In de ministerraad ging de ontwikkeling van de besluitvorming echter steeds meer in de richting van afschaffing van de reiskostenaftrek voor bevordering van openbaar vervoer en invoering van een kortingskaart. Een definitief voorstel van
die strekking was eind april welhaast onvermijdelijk geworden, toen van de bij dit beleidsonderdeel rechtstreeks betrokken bewindslieden alleen de Minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Financiën hun bezwaren handhaafden!
Op 27 april heeft een langdurig en zeer intensief overleg plaatsgevonden in het kader van het wekelijkse overleg tussen de liberale bewindslieden en de voorzitters van de VVD-fractie en van de partij. Aan dit overleg nam mede deel de financiële specialist van de VVD-fractie, Frank de Grave. De noodzaak het binnen liberale kring eens te worden won het uiteindelijk van de voorkeur van de Ministers van Volkhuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat het automobiliteitsplan te financieren uit de afschaffing van de reiskostenaftrek. De alternatieve financiering zou bestaan uit aanwending van een deel van de in de jaren 90 te verwachten financiële ruimte die ontstaat als gevolg van de verwachte economische groei. Zo nodig zouden verdere ombuigingen moeten worden voorgesteld. . ^ ■.
Het is u bekend dat deze alternatieve financiering werd verworpen. Reeds te lang en te intensief hadden de CDA-bewindslieden zich vertrouVVD gemaakt met het voor-
I
stel dat de terugdringing van de automobiliteit zou worden betaald door afschaffing van het reiskostenforfait en dat dit zou worden aangewend voor verbetering van het openbaar vervoer en een korting voor het reizen ermee.
In de loop van de vele bilaterale besprekingen op vrijdagavond 28 april jl. hebben Rudolf de Korte en ik gezamenlijk nog de bereidheid bij het CDA onderzocht aan verdere ombuigingen ter wille van het automobiliteitsplan mee te werken. Die bereidheid bleek ten enenmale afwezig.

Eindvoorstel

Dit alles leidde ertoe dat in het eindvoorstel van de minister-president, dat onder zulke

omstandigheden è prendre ou k laisser ter tafel wordt gelegd, de voor de VVD-fractie onaanvaardbare afschaffing van de reiskostenaftrek per 1991 ter tafel lag. Wel zou over de afschaffing waartoe op termijn, maar wel definitief, werd besloten, en over de voorgenomen aanwending advies worden gevraagd
aan een speciaal in te stellen werkgroep, waarin vertegenwoordigers van de Stichting van de Arbeid en de meest betrokken ministeries onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. Pas na dat advies zou het kabinet een standpunt innemen over de aanwending van het door de afschaffing vrijvallende bedrag en tot inzet van beleid worden gemaakt.

Overleg in eigen kring

De liberale ministers stonden voor een dilemma: Er was in de ministerraad zeker een meerderheid vóór het voorstel. Een extra complicatie werd gevormd door het feit dat het voorstel de reiskostenaftrek af te schaffen van twee liberale ministers afkomstig was. Van hen was dus een tegenstem moeilijk te verwachten. Ook al zouden echter alle liberale ministers tegenstemmen, het voorstel zou toch worden aangenomen. Wij stonden voor de keuze: of een breuk in het kabinet, met als mogelijk gevolg een rompkabinet-Lubbers III dat het NMP zou indienen; of een breuk met de fractie, tenzij deze zich alsnog in het besluit zou schikken.
Over de situatie vond overleg plaats in eigen kring van de liberale ministers:
De Korte, Bolkestein en ikzelf waren het er over eens dat wij, zij het met aarzeling en slechts om een kabinetscrisis te vermijden, tot steun aan het eindvoorstel bereid waren. Als evenwel uit het met de partijvoorzitter en de fractievoorzitters te voeren overleg zou blijken dat de VVD-fractie een besluit als voorgesteld niet zou kunnen dragen, wilden wij niet dat de breuklijn zou komen te lopen tussen ons en de partij uit welker gelederen wij voortkwamen. Wij wilden in geval dat de Tweede-Kamerfractie tegen was, voor het besluit geen verantwoordelijkheid nemen, hetgeen vermoedelijk zou leiden tot aanbieding van ons ontslag (van brieven schrijven zoals in Vrij Nederland stond, was overigens geen sprake) en tot een rompkabinet-Lubbers III. De ministers Nijpels en Smit meenden dat het eindvoorstel aanvaardbaar was en moest worden aanvaard en in de Tweede Kamer moest worden verdedigd, ook als nu zou blijken dat de voorzitters van VVD- fracties en de partijvoorzitter aanvaarding van het eindvoorstel zouden ontraden. Nadat aldus de positie van de vijf ministers was bepaald, werden de staatssecretarissen

bij het beraad betrokken. Staatssecretaris Koning achtte het besluit niet aanvaardbaar en zou bij aanvaarding ervan zijn ontslag aanbieden.
Besloten werd de voorzitters van de fracties en de partijvoorzitter in te lichten met de mededeling dat de liberale ministers, gelet op de onvermijdelijkheid van een crisis als het voorstel niet werd aanvaard, alles afwegende bereid waren
het besluit mede voor hun verantwoording te nemen. In het gesprek werd vervolgens duidelijk dat de drie genoemde ministers het voorstel niet zouden steunen als de fractievoorzitters daarmee niet konden instemmen, en wel omdat zij dat zagen als een breuk tussen henzelf en hun partij. Zij wensten zo'n breuk te vermijden.
Nog voordat een definitief standpunt werd bereikt, maar naar mijn gevoelen enkele minuten voordat de fractievoorzitter in de Tweede Kamer zou hebben doen weten dat hij en zijn fractie het voorstel niet aanvaardbaar achtten en dus een crisis binnen het kabinet een feit zou worden, werd verdaging van de ministerraad tot de volgende morgen 11 uur voorgesteld en een mogelijke bijstelling van het eind-, voorstel in het vooruitzicht gesteld. Kennelijk werd de ernst van de crisisdreiging ook door de minister-president onderkend.
Zaterdag 29 april 1989
De volgende morgen bleek de minister-president bereid in zijn eindvoorstel de VVD op twee onderdelen tegemoet te komen. In de passage over reiskostenaftrek werden nog relativeringen aangebracht die de ruimte voor nadere besluitvorming bij een toekomstig regeerakkoord naar ons oordeel vergrootten; en bij de verhoging van het dieselaccijns werd een overleg met de bedrijfstak voorgesteld waarvoor mevrouw Smit enige armslag kreeg.
Na deze wijzigingen waren ook de liberale bewindslieden die de bezwaren van de
I
Tweede-Kamerfractie deelden, van oordeel dat aanvaarding van het gewijzigde eindvoorstel de voorkeur verdiende boven een crisis. Met die mededeling zijn minister De Korte en ik naar de voorzitter van de Tweede-Kamerfractie gegaan. Voor De Korte, Bolkestein en mij bleef overigens onverkort vaststaan dat wij het voorstel niet zouden steunen als wij daardoor het vertrouwen van de fractie zouden verliezen. Twee zaken waren essentieel:

1. alle VVD-bewindslieden meenden het eindvoorstel te kunnen aanvaarden; zij zagen de bereidheid van de minister-president zijn eindvoorstel alsnog te wijzigen als een

blijk van zijn verlangen een crisis te voorkomen.
2. zij wensten door vóór te stemmen niet het vertrouwen van de fracties te verliezen.

Er was geen tijd voor de fractievoorzitter de fractie te raadplegen: er moest terstond worden beslist. De aangebrachte wijzigingen vond Joris Voorhoeve uiterst miniem en hij verwachtte niet dat de fractie het voorstel na de aangebrachte wijzigingen zou accepteren. Hij had echter begrip voor het feit dat wij
een crisis op dat ogenblik onverstandig vonden en zou - en dat was voor ons essentieel - niet zijn vertrouwen in ons verliezen als wij nu voorstemden. Dat betekende evenwel niet dat hij en de fractie niet vrij waren het kabinetsbesluit krachtig te amenderen, zoals ook vorig jaar met de Paasbrief was geschied, of te verwerpen.
Zonder nadere discussie kon de vice-minister-president namens de liberale ministers verklaren: "We doen het zo."

Kamerdebat

Nadat zaterdagmiddag was gebleken dat de Tweede-Kamerfractie het kabinetsvoorstel ter zake van de reiskostenaftrek verwierp, heeft minister Nijpels in overleg met leden van de Tweede-Kamerfractie nog alternatieven uitgewerkt. Na de eerste termijn van het Tweede-Kamerdebat op 2 mei vond een kort kabinetsberaad plaats. Daarin stelde minister Nijpels alsnog voor de VVD-fractie tegemoet te komen door de afschaffing van de reiskostenaftrek te laten vervallen en daarmee het automobiliteitsplan, dan wel dit op andere wijze te financieren. Ter zake zou advies gevraagd moeten worden aan de Sociaal-Economische Raad of de Stichting van de Arbeid. Het overige deel van het NMP zou dan kunnen worden ingediend. Het werd in zeer korte tijd duidelijk dat dit voorstel voor de CDA- bewindslieden niet meer aanvaardbaar was. Deels kon ik dat al terstond aan de gezichten aflezen. Een aantal hunner bracht bezwaren onder woorden. Bésloten werd dat de minister-president in het debat de VVD-fractie zoveel mogelijk tegemoet zou komen, evenwel zonder het automobiliteitsplan en de financiering ervan op te geven.

Kabinetscrisis

Ik wil u niet verhelen dat op zaterdag 29 april na de moeizame besluitvorming bij ons de opluchting groot was en de teleurstelling des te groter toen aan het eind van de middag bleek dat de fractie het kabinetsbesluit verwierp en in een
debat ter zake toch de vertrouwenskwestie zou stellen. Geen misverstand: de Tweede-Kamerfractie en Joris Voorhoeve waren daartoe vrij en waren niet gebonden.

De teleurstelling betreft uiteraard dat je het onderhanden werk en het werk dat voor het laatste jaar voor de periodieke verkiezingen was uitgestippeld, niet kon afmaken. Ook teleurstelling dat er een breuk was gekomen in de coalitie die jaar heilzaam voor ons land had gefunctioneerd, 6,5 jaar waarin ik als liberaal Ministers van Justitie medeverantwoordelijkheid had mogen dragen. Die teleurstelling is echter onderdeel van het politieke metier en dus een kwestie van slikken. Wat sommigen onzer dieper trof dat was dat wij nu toch een scheids
lijn zagen opdoemen tussen ons en de partij waaruit wij voortkomen en die wij - de een langer en de ander korter - hadden gediend en zeg ik daarbij: die wij wilden blijven dienen. Als ik even persoonlijk mag worden: voor mij was het een schok na een 33-jarig partij lidmaatschap toch de fractie tegenover mij te vinden terwijl ik minder dan 12 uur te voren met twee andere bewindslieden had verklaard dat ik dan liever aftrad.

Hier past wellicht nog een enkele opmerking van staatsrechtelijke aard. Stond ons overleg vrijdagavond en zaterdag op gespannen voet met het dualisme? In het verleden werd veelal voor de besluitvorming overleg gepleegd, maar zelden tijdens de besluitvorming. Politiek overleg met één of met beide fracties vond echt ter geregeld wel plaats als de wetenschap bestond dat een voorgenomen besluit op ernstige of misschien wel onoverkomelijke bezwaren zou stuiten. Niet altijd. Ook werd wel eens de methode van het voldongen feit toegepast. Die situatie deed zich voor: de partijvoorzitter en de fractievoorzitters hadden er geen enkele twijfel over laten bestaan dat zij afschaffing van de reiskostenaftrek zonder compensatie in de fiscale sfeer onaanvaardbaar achtten. Het kabinet is een parlementair kabinet, geformeerd op basis van een regeerakkoord. Dat betekent dat de bewindslieden zich zoveel mogelijk vooraf ervan verzekerd moeten weten dat hun voorstellen kunnen rekenen op de steun van de regeringsfracties. Dat heeft niet zozeer met monisme of dualisme te maken, maar wel met de vertrouwensvereiste waarvoor scherpere criteria gelden naarmate aan de kabinetsformatie een meer gedetailleerd akkoord ten grondslag ligt.
Vrijdag 19 mei
In de ministerraad van vrijdag 19 mei is definitief besloten óver de teksten van het NMP. Daarbij is nog een geschil gerezen over de vraag over de passages over de bestedingsmogelijkheden van de door afschaffing van de reiskostenaftrek beschikbaar komende gelden verder konden worden toegelicht en gepreciseerd dan wel in de

besluitvorming van zaterdag 29 april, dus in het bij gestelde eindvoorstel van de minister-president, het geval was geweest en in bijlage 1 bij de brief van 1 mei jl. aan de Tweede Kamer was bericht. De minister van Economische Zaken, voor wie wegens dien afwezigheid minister Ruding als minister ad interim optrad, had daartegen zeer ernstige bezwaren. Hij werd daarin slechts door een minderheid gesteund. Met meerderheid van stemmen is besloten dat de nieuw voorgestelde passage wel in het plan voorkomt.
Nu eensgezind verder
Dames en heren,
De eenheid in de partij en eenheid van beleid zijn voor een goed verkiezingsresultaat de VVD absolute vereisten. Toen ik in 1975 partijvoorzitter werd, had ik mij voorgenomen dat bij een onverhoopt conflict tussen mij en de voorzitter van de Tweede-Kamerfractie mijn taak zou eindigen, omdat voor mij vaststaat dat het politieke primaat in onze partij bij de voorzitter van Tweede-Kamerfractie ligt. Ik houd niet van de term politiek leider. Die hebben wij in onze partij ook niet nodig. Haar wel hebben wij nodig de erkenning dat het primaat van de liberale | politiek ligt bij de Tweede-Kamerfractie en haar voorzitter. Dat vond ik als partijvoorzitter, ik vond het als Eerste-Kamerlid en ik heb als liberaal minister tot het laatste toe getracht naar die opvatting te leven, omdat ik uiteindelijk partijman ben en wil blijven.
En als zodanig doe ik een beroep op de partijraad ons in staat te stellen onze eenheid te hervinden. Want het is en blijft naar het inzicht van alle liberale bewindslieden van het grootste belang dat de VVD samen met het CDA het op 4 november 1982 ingezette beleid voortzet. Dat moet onze boodschap aan de kiezers zijn. Deze boodschap zal aan overtuiging moeten winnen doordat de VVD haar eensgezindheid herstelt en een beleid uitzet dat zij ook daadwerkelijk mede ten uitvoer zal kunnen brengen. Dat kan alleen in een coalitie. Voortzetting van de bestaande coalitie ligt het meest voor de hand en heeft mijn voorkeur.