

Een minister voor middenstandszaken?

Verscheidene auteurs hebben de zogenaamde grote operaties geëvalueerd. Veelal is de kritiek negatief. Wat is er eigenlijk terechtgekomen van de grote operaties? Het is misschien niet mogelijk om één eindoordeel te vellen omdat er een te gevarieerd beeld is van geslaagde en mislukte onderdelen. Neem de deregulering. Sinds dat tot 'grote operatie' is verheven, wordt elk wetsvoorstel aan een D-toets onderworpen. Meestal wordt er geconstateerd dat er niets aan de hand is. Soms echter worden wetsvoorstellen ingediend die uit een oogpunt van deregulering volstrekt niet door de beugel kunnen en die toch fel worden verdedigd.

Een voorbeeld is de Wet Faciliteit Zeescheepvaart, die zo complex is dat zij amper valt uit te leggen, en die in elk geval zonder computer niet valt voor te rekenen. Het voorstel is ingediend door Van Amelsvoort en May-Weggen en stuitte in de Eerste Kamer op fel verzet, onder andere vanwege de absurde complexiteit. Er is een motie aangenomen gesteund door alle fracties die vroeg om de faciliteit binnen twee jaar te beëindigen. Het wetsvoorstel is aangenomen nadat de bewindslieden hadden toegezegd die motie uit te voeren. Een jaar later (dec. 1990/jan. 1991) lag er nog geen voorstel om de faciliteit te beëindigen. Er zijn schriftelijke vragen gesteld die na een half jaar nog niet beantwoord waren. Of neem het reiskostenforfait, ook door Financiën verdedigd. Uit dereguleringsoogpunt een wanhoop. Of neem de zogenaamde 'Oort-operatie'. Oort zelf neemt afstand van wat de regering van zijn vereenvoudigingsvoorstellen gemaakt heeft.

Daarnaast zijn er ook wel lichtpuntjes: staatssecretaris De Graaff-Nauta heeft echt werk gemaakt van de deregulering ten aanzien van de gemeente. Het aantal regels in de vorm van aanwijzingen, circulaire, enzovoort is fors verminderd, waardoor de gemeenten meer taken in autonomie kunnen regelen.

Eén beleidsterrein is tot nog toe ontsnapt aan de activiteiten van alle dereguleringscommissies; of als die er wel aandacht aan hebben geschonken, wil de minister kennelijk niet dereguleren. Het gaat om het tarievenbeleid voor het openbaar vervoer, toegespitst op het busvervoer. Ik neem de brief van de minister van 26 september 1990 (Kamerstuk 20 922, nr. 18), waarin de tarieven voor het stads- en streekvervoer per 1 januari 1992 worden vastgesteld, op grond van artikel 27 van de Wet Personenvervoer. Het tariefniveau wordt met 3,5% bijgesteld. De minister schrijft dan: "Mede op advies van de bedrijfstak vindt enige differentiatie plaats over de diverse kaartsoorten. De prijzen van de wagenverkoopstrip- en kaartjes zijn extra verhoogd ten einde de voorverkoop te stimuleren. De voorverkoopstrip- en kaartjes worden gemiddeld 3,4% duurder..." (enzovoort enzovoort). Met enige verbijstering heb ik dat als econoom en bestuurskundige gelezen. Is hier de mi-

nister voor middenstandszaken aan het woord? Of een minister van een centralistisch geleid land als India of van een land met de omvang van een Nederlandse gemeente als Aruba? Waarom meent de minister te moeten bepalen dat de prijs van de uurnetkaart uitsluitend verkrijgbaar op het voertuig f 2,85 moet bedragen? Of dat een maandabonnement voltarief met zessterwaarde f 198,50 moet kosten?

Uiteraard, de wet schrijft een en ander misschien voor. Maar die wet kan snel worden gewijzigd. Het streekvervoer Nederland heeft op 21 november 1990 een brief gestuurd waaruit ik een reactie citeer die mijns inziens van meer visie en van een juistere benadering van beleid versus uitvoering getuigt dan de stukken van Verkeer & Waterstaat: "Streekvervoer Nederland pleit al geruime tijd voor meer tariefvrijheid, zodat het tarief als deel van de marketingmix is te gebruiken. U zou in onze visie jaarlijks bij voorkeur alleen het gemiddeld tariefniveau moeten vaststellen, waarna de vervoerbedrijven zelf de verhoging over de verschillende kaartsoorten kunnen verdelen.... Het nu nog bestaande uniforme tariefstelsel kan dan naar tijd en plaats worden onderscheiden. Voor de overheid is het financiële risico beperkt omdat de bedrijven verantwoordelijk zijn voor de kosten en opbrengsten."

Het advies kan mijns inziens nog verder gaan. De overheid kan zich beperken tot onderhandelingen over het niveau van dienstverlening met name op het platteland en op basis daarvan een subsidie vaststellen. De staat laat het vervoer verder geheel vrij, maar heeft wel de mogelijkheid om in te grijpen als de tarieven een duidelijk ongewenste ontwikkeling vertonen. De staat kan vervolgens op de betrokken ambtelijke dienst van V&W fors bezuinigen.

Die middenstandsbenadering in de stimulering van de voorverkoop is ook in de Tussenbalans te vinden. Zoals bekend wil het kabinet bezuinigen onder andere op het openbaar vervoer. Er is besloten tot een bepaalde opbrengst, die ten dele moet worden gerealiseerd door tariefsverhogingen en ten dele door efficiency-maatregelen. Het blijkt nu dat bij de laatste onder andere wordt gedacht aan verdere tariefdifferentiatie. Zwart op wit schrijft men wederom dat men de voorverkoop wil stimuleren, zodat de kaarten verkocht in de bus duurder worden gemaakt. Dat zal wel wat effect hebben op de doortijd. Zalig het land waar de bewindslieden zich druk kunnen maken over dat soort zaken.



P.B. Boorsma