

'In alle verdeeldheid en verwarring zou dit wel eens voorlopig de koers van de sociaal-democratie kunnen worden: ingenieurs-socialisme zonder socialisme.'

Zo besluit de historicus Piet de Rooy zijn artikel over de Nederlandse sociaal-democratie in de recent (her)uitgegeven bundel 'De ideologische driehoek'. Hij verwijst daarbij naar de Den Uyl-lezing die Wim Kok eind vorig jaar in Amsterdam hield. Kok, aldus De Rooy, wil van de PvdA een partij maken 'die een zo breed mogelijk deel van de bevolking bijeenbrengt', en wel op basis van 'een soort ideologische mini-doorbraak', waarin vooruitstrevend liberalisme en zorg voor een vitale publieke sector worden gecombineerd.

'Ingenieurs-socialisme zonder socialisme': het is een uitdrukking die deze maanden, met de groeiende belangstelling voor uitbreiding van de infrastructuur in ons land, extra kleur krijgt. Het paarse kabinet wil, nu de overheidsfinanciën redelijk op orde zijn gebracht, weer ruimte maken voor publieke investeringen. Het gaat daarbij om tientallen miljarden gulden – over een periode van tien tot vijftien jaar.

Een goed bericht zo lijkt het. Maar los van de vraag of het geld ook daadwerkelijk op tafel komt (lastenverlichting en een versnelde vermindering van staatsschuld en financieringstekort staan eveneens hoog op de politieke agenda), moeten bij deze plannen toch wel enkele dringende kanttekeningen worden gemaakt. Bijvoorbeeld: hoe verhoudt de nieuwe nadruk op infrastructuur, infrastructuur en nog eens infrastructuur zich tot een doortastend milieubeleid?

Dat er spanning tussen die twee kan bestaan, bewijst het beleid van het kabinet van de afgelopen jaren (Schiphol, een Betuwelijn zonder de bijbehorende heffingen op het vrachtvervoer over de weg). En het ziet er niet naar uit dat er in dat beleid veel verandering komt. Een tweede nationale luchthaven: doet dat recht aan de milieudoelstellingen waaraan de huidige coalitie zoveel waarde hecht? Verder: hoe komt de menings- en besluitvorming over de nieuwe infrastructurele projecten er precies uit te zien? De vele klachten over de huidige gang van zaken (technocratisch bestuur, gebrek aan alternatieven) drongen tot in het huidige verkiezingsprogramma van de PvdA door. Het kabinet wilde de burger veel nauwer bij het beleid betrekken. Maar intussen worden de oplossingen in heel andere richting gezocht. Van verschillende kanten (WRR, VVD) klinkt de roep om beteugeling ('stroomblijning') van de inspraak. En Schiphol-directeur Smits bepleit zelfs een versnelde aanleg van de al genoemde tweede nationale luchthaven via een 'noodwet'.

De sociaal-democratie staat in dit opzicht op een kruispunt. Geeft ze de ingenieurs die Nederland te land ter zee en in de lucht moeten gaan ompspitten, een politieke 'sense of direction' mee; een tastbaar, aan harde criteria gebonden idee van maatschappelijke vooruitgang, waarin milieubehoud en participatie van burgers een hoofdrol spelen? Verruimt ze het begrip infrastructuur tot andere terreinen, zoals onderwijs, cultuur en sociale zekerheid?

Of laat de PvdA zich meeslepen in een traditioneel groei-offensief? In een 'vlucht in de infrastructuur', die Nederland vast nog veel mobieler en nog veel produktiever maakt – maar die met de veelbezongen kwaliteit van het bestaan al gauw op gespannen voet komt te staan.

Vlucht in de infrastructuur



PAUL KALMA

*Directeur Wiardi Beckman
Stichting; redacteur S & D*