

De gevestigde orde en de Betuwelijn

De productietijd van dit blad is een week of zes; als columnist loop je dus een aardige kans achter de actualiteit aan te lopen. Wat vandaag actueel is, kan over zes weken geschiedenis zijn. Maar met het onderwerp 'Betuwelijn' durf ik dat risico wel te lopen. Al een jaar of zes verduistert dat onderwerp de vaderlandse politieke hemel en dat zal nog wel even zo blijven. Zelfs als het wordt afgeblazen, zal dat niet binnen zes weken gebeuren. Afblazen gaat langzaam.

Veel wijst er op dat het die kant uitgaat. De euforie van het allereerste begin ligt ver in het verleden: een goederenlijn die een einde zou maken aan het buitengewoon milieu-onvriendelijke vrachtverkeer over de weg. Al die stinkende diesels - weg er mee. De oudjes onder ons herinnerden zich weliswaar het Belgische project 'de ijzere Rijn' (Antwerpen - Roergebied per spoor) dat nooit een succes was geworden omdat met het buitengewoon efficiënte vervoer te water (Rotterdam-Roergebied) toch niet viel te concurreren; één rijnaak vervoert net zoveel als vijftig spoorwagons dus die Belgen konden ons niks maken - zo ongeveer was het betoog van mijn aardrijkskundeleraar.

Maar de wereld verandert en misschien is het spoor intussen veel efficiënter geworden, misschien gaat het per trein wel veel sneller; en is niet overal in Europa het vervoer per spoor aan een soort revival bezig? Dat soort overwegingen speelde door mijn hoofd toen ik als senator in 1993 mocht meebeslissen over de PKB Betuwelijn. Het voornaamste argument om voor te stemmen was eigenlijk dat er geen serieuze redenen waren om tegen te zijn. Natuurlijk: de lijn zou geluidshinder opleveren, er zou moeten worden afgebroken en elders opgebouwd en hier en daar zou wat natuurschoon verdwijnen - maar daar zou veel tegenover staan. Toch hebben juist al die compenserende plannen dat ene grote bezwaar opgeroepen: de kosten.

Wat voor andere mooiere dingen kun je doen met al dat geld? De stadstaat Nederland heeft dringend behoefte aan een zodanig openbaar vervoer dat de dagelijkse forens zijn auto thuislaat - veel beter dus dan de uitgewoende NS en het lokale /regionale openbaar vervoer kunnen bieden. Zelfs een tramtunnel is al te moeilijk - zoals in Den Haag al maandenlang te zien is. Wie iedere morgen de files in de Randstad meemaakt, heeft allang begrepen dat er iets moet gebeuren. Rekeningrijden zal niet helpen want de overgrote meerderheid van de automobilisten heeft geen alternatief. Een grootstedelijke agglomeratie heeft behoefte aan een samenhangend urbaan vervoersnet - en niet aan prijsmaatregelen.

Er bestaat bij ons een vreemd contrast tussen ruimtelijk verkeer en geldverkeer. Betalen en ontvangen is efficiënt geregeld. Dank zij de elektronica schuiven de bedragen moeiteloos heen en weer; nu nog in guldens en straks in euro's - in ons halve werelddeel, van Ameland tot Sicilië en alles wat daar tussen ligt. De beslissingen die het pinnen, chippen, flappen tappen, electronic banking en de Euro mogelijk maakten zijn zonder veel gedoe genomen. Vaak merkten we het pas toen het al zover was. Hoe komt dat? Bijna iedereen had voordeel van die ontwikkeling.

In de vervoerssector is dat anders. Er zijn altijd veel bezwaren en bezwaarden. Ons bestuurlijke stelsel slaagt er nog steeds niet in om daarmee passend om te gaan. Onze infrastructurele beslissingen zijn vaak slordig, slecht afgewogen, beladen met prestige, grote woorden en een beetje 'op hoop van zegen'.

De lotgevallen van de Betuwelijn zijn al met al niet uniek maar juist exemplarisch. Beter beslissingen zullen pas genomen worden als we beter kunnen besturen. En daar is de gevestigde orde nog niet zo erg vaardig in. ♦



door Jan Vis

Mr. J.J. Vis is lid van de Raad van State en oud-hoogleraar staatsrecht.