



Reportage: Sporen in Nederland

Waarom modern openbaar vervoer een fata morgana blijft

14-10-2006

Hella Rottenberg en Tomas Vanheste

Het staat weer in alle verkiezingsprogramma's: de kwaliteit van het openbaar vervoer moet omhoog. En om Nederland bereikbaar te houden, moeten er snel metro-achtige verbindingen komen rond de grote steden. Alleen: dat roept iedereen al twintig jaar en al die tijd is het bij mooie woorden en glossy plannen gebleven. Waarom lukt het toch maar niet om het Nederlandse openbaar vervoer op te stoten in de vaart der volkeren?

Houten, een druilerige dinsdagmorgen, vijf over acht. Zes mensen stappen op het treintje richting nieuwbouwwijk Castellum. 'Lighttrain 8149' heet het oude, uit Hannover gehaalde trammetje, maar het sukkelte weinig lichtvoetig richting het noodstation nog geen twee kilometer verderop. Daar stopt het te midden van velden, schapen en her en der wat nieuwbouwwoningen. Een stuk of dertig forenzen staan er te wachten. Als ze ingestapt zijn, loopt de bestuurder naar de andere kant om rechtsomkeert te maken, terwijl hij als een dorpschauffeur goedemorgens rondstrooit.

We bevinden ons op een van de meeste beloftevolle trajecten van Randstadspoor in wording. Dit metro-achtige spoornet rondom de stad Utrecht moet een aantrekkelijk alternatief gaan vormen voor de automobilist die het zat is vast te lopen in het dichtslubbende hart van Nederland. Die automobilist zal nog wel wat geduld moeten oefenen. Volgens de meest optimistische planning is Randstadspoor in 2015 voltooid.

'Het wordt de ruggengraat van het hele regionale ov-netwerk,' hoopt de Utrechtse wethouder Tymon de Weger. Hij is pas enkele maanden in functie, maar heeft zich snel een reputatie in de stad verworven door aan te kondigen dat de parkeertarieven flink omhoog gaan. Goed voor de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van de stad, denkt de wethouder van de ChristenUnie. Hij is van huis uit verkeerskundige en draagt de schepping en dus het milieu en het openbaar vervoer een warm hart toe. Met zachte stem maar vastberaden verdedigt hij de noodzaak van Randstadspoor. 'Als we in Nederland praten over filevorming, denken we al snel aan langeafstandsverkeer. Maar het probleem zit vooral in de afstanden tussen de tien en veertig kilometer. Wil je met het ov een deel van de oplossing bieden, dan moet je inzetten op het regionale vervoer. Snel en frequent metro-achtig vervoer, zoals de Duitse S-bahn.'

Stedelijke drab

Het zijn termen die voortdurend opduiken in nota's, programma's van politieke partijen, in studies, verkenningen, plannen en projecten. Over de noodzaak van 'metro-achtige' netwerken rond steden lijkt iedereen het eens. Zonder zulk modern, hoogwaardig, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer loopt de fileproblematiek verder uit de hand, wordt het steeds lastiger de Europese luchtkwaliteitsnormen te halen, en zullen steden geen steden meer zijn en het platteland geen platteland. 'Tussenpudding', zo typeert stedenbouwkundige Rob van der Bijl de ruimtelijke ordening die in Nederland ontstaat. 'Stedelijke drab' zoals rond Utrecht en Amsterdam, waar plaatsen als Maarssen en Houten groeien door zich te profileren als congres- en kantorenstad, omdat de grote steden moeilijk bereikbaar zijn. Willen we dat? 'Kennelijk wel,' zegt Van der Bijl pessimistisch. 'Als mijn dochter van zestien straks net zo oud is als ik, zal heel Nederland een amorf samengeklonterd gebied zijn.'

Goede bedoelingen en plannen genoeg. Neem Randstadspoor. Al begin jaren negentig werden de eerste ideeën op papier gezet. De Tweede Kamer is er helemaal voor. Aan de rand van Utrecht zal in rap tempo de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland verrijzen, Leidsche Rijn, waar tachtigduizend mensen komen te wonen. Tijdige aanleg van goed functionerend openbaar vervoer is niet meer dan logisch. Jaar na jaar klinkt in de Kamer de koorzang: Randstadspoor moet er met spoed komen. Maar het blijft bij woorden en rapporten.

Eind 1997 neemt minister Annemarie Jorritsma een opwekkende studie in ontvangst: door Randstadspoor zal het ov-gebruik met veertig procent stijgen en zullen de opstoppingen verminderen. Haar opvolgster Tineke Netelenbos heeft veertien maanden nodig voor een reactie. Ze knipt het project in stukken en reserveert voor een gedeelte ervan geld. Begin 2000 bezweert Netelenbos de Kamer dat snelle realisering van Randstadspoor uiterst belangrijk is. Tegelijkertijd acht ze een oplevering eerder dan de geplande in 2008/2009 onmogelijk. Profetische woorden.

In de jaren die volgen zit er nauwelijks schot in. De Kamer geeft opdracht tot de zoveelste studie, die verschijnt onder de veelzeggende titel 'Light rail in de vertraging!?' In 2003 is het vraagteken wegbezuinigd. Minister Peijs wil de start van Randstadspoor over 2010 heen tillen. De fel protesterende regio redt het plan door met drie belanghebbende gemeenten de minister te hulp te schieten: samen financieren ze honderd miljoen euro voor. Najaar 2004 wordt dan eindelijk het projectbesluit Randstadspoor getekend. Anno 2006 is de ambitie de basisstructuur tegen 2015 gereed te hebben. Zit er nu dan eindelijk vaart in?

Dit is een fragment uit het artikel 'Sporen in Nederland'.