

## **95 Strijd om de Betuwelijn**

### **Een proeve van provinciale emancipatie**

Chris van Esterik

ECHELD 1998. Bennie den Biezen, gepassioneerd liefhebber van monumenten, begint in januari met het afbreken van de monumentale, 180 jaar oude, Betuwse boerderij Groot Meer, die plaats moet maken voor de Betuwelijn. Aanvankelijk zijn de Nederlandse Spoorwegen, die de boerderij hadden opgekocht, wat sceptisch als Den Biezen aanbiedt het pand te slopen om het elders te herbouwen. Den Biezen handelt gewiekst. Bij het eerste overleg neemt hij direct een journalist van het regionale dagblad mee: "Toen de voorlichter van de NS dat zag, sloeg hij meteen een andere toon aan. De Betuwelijn had toen al geen goede naam. En dit was de eerste aangekochte boerderij, die weg moest. Als die behouden bleef, dan was dat niet slecht voor het imago van de NS." [1] Den Biezen koopt de boerderij voor een symbolisch bedrag van de Nederlandse Spoorwegen, die ook de sloopkosten vergoeden, met de bedoeling hem aan de andere kant van de Waal – in het land van Maas en Waal – weer op te bouwen.

### **Een idee geboren**

Het idee van de Betuwelijn ontstond in de jaren tachtig in Rotterdam. De Rotterdamse haven, altijd visionair en vooruitblikkend, vreesde voor haar positie als grootste haven van de wereld door het dichtslippen van de wegen naar haar belangrijkste achterland, het Ruhrgebied. De wetenschap, inmiddels een onontbeerlijk instrument in de politiek, deed haar werk en in 1982 publiceerden twee hoogleraren, G.G.J.M. Poeth en H.J. van Dongen, van de Erasmus Universiteit in Rotterdam in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf een rapport waarin het idee van de Betuwelijn, een toen nog 88 kilometer lange spoorverbinding voor goederentreinen tussen Rotterdam en het Ruhrgebied, vorm kreeg. Neelie Smit-Kroes, afkomstig uit de Rotterdamse haven, was op dat moment staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in het eerste kabinet Van Agt. In een mum van tijd stond de Betuwelijn op de politieke agenda. Niemand kon toen bevroeden dat het nog bijna 25 jaar zou duren, voordat de eerste trein over het traject zou rijden. Een van de oorzaken van de vertraging was het verzet van de provincie Gelderland en de Gelderse gemeenten langs de nieuwe lijn tegen de plannen uit Den Haag. Het verhaal van de Betuwelijn vanuit Gelders perspectief, dat hieronder volgt, is een proeve van provinciale emancipatie en een leerzame les in lobbyen van een kleine Gelderse groep in het verre en machtige Den Haag.

### **Een Gelders krijgsheer**

In 1991 was Johan de Bondt raadslid van de Betuwse gemeente Buren en, sinds 1974, lid van de Provinciale Staten van Gelderland voor de VVD. Als gemeente die mogelijk aan de Betuweroute zou komen te liggen, kreeg Buren van projectleider W.J. Copier van de Nederlandse spoorwegen het volgende te horen, zoals De Bondt zich dat later herinnert: "Er is een besluit genomen over de Betuweroute. In 1992 gaat de eerste schop de grond in en in 1996 rijden de eerste treinen. U hoeft zich daar niet over op te winden, want er komt een Tracéwet en een *Nimbywet*." [2] De provincie is niet

in beeld. U kunt zich wel verzetten, maar misschien kunnen we nog praten over wat boompjes langs de spoorlijn en hier en daar een geluidsscherm.”[3] De Bondt was woedend over de botheid en de blufhouding waarmee de NS naar zijn idee de gemeentebesturen trachtten te intimideren.

In april 1991 werd De Bondt lid van Gedeputeerde Staten van Gelderland. Tezelfdertijd togen 23 Gelderse gemeenten, die de Betuwelijn over hun grondgebied zouden krijgen, naar de provincie in Arnhem voor steun en overleg om zich tegen de Haagse plannen te keren. Er werd een bestuurlijke ‘actiegroep’ gevormd van burgemeesters en een aantal provinciale ambtenaren, onder leiding van De Bondt: het Gebundeld Bestuurlijk Overleg (GBO). Doel van het GBO was daadwerkelijk naar Den Haag te gaan om de klachten persoonlijk aan de minister kenbaar te maken en met alternatieve plannen voor verbetering van de lijn te komen. Dat was een nieuwe, welhaast revolutionaire, gedachte. De Bondt: “In Den Haag was men dat helemaal niet gewend. Voordien stuurde de provincie altijd een mooie papieren brief met haar klachten en wensen. Die werd dan in Den Haag braaf gelezen of niet. Dat was eigenlijk het actiemiddel van de provinciale bestuurder.”

Er was nog iets nieuws. In die tijd ging de provincie met de gemeenten om als een herenboer met zijn knechten: als het meezat minzaam, maar altijd hiërarchisch en vanuit de hoogte. Het GBO probeerde dat standsverschil te doorbreken door de burgemeesters serieus te nemen en ze tegelijkertijd bovenlokaal, boven de dimensie van hun eigen gemeente uit, te laten denken. Dat schiep onderling een sfeer van ‘We gaan met onze klachten en wensen voor een aanpassing van de hele lijn’. Zo trok De Bondt als Gelders krijgsheer met 23 soldaten op naar het machtige Den Haag. Een eerste veldtocht van vele, die Den Haag nog lang zou heugen. De Bondt laadde de burgemeesters in een bus naar Den Haag. Het was oktober 1992. Onderling was afgesproken dat in het overleg tussen het GBO en de ministers J.R.H. Maj-Weggen van Verkeer en Waterstaat en J.G.M. Alders van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening De Bondt als enige woordvoerder van de delegatie zou optreden. Daarover was nagedacht. Een beproefde en dagelijks toegepaste tactiek van alle hogere overheden – over de hele wereld – tegenover de lagere bestaat uit het uit elkaar spelen van de groep. De methode is simpel en effectief. Je laat – in dit voorbeeld – een paar belangrijke burgemeesters aan het woord, werpt hun een felbegeerd bot voor hun eigen gemeente toe – een kleine afbuiging van de lijn om een woonwijk te sparen, wat geluidsschermen, enzovoort – en je kunt wachten op het onderling gekrakeel van de net nog zo vastbesloten groep, omdat de burgemeesters mét bot niet zoveel zin meer hebben samen op te trekken met de burgemeesters zonder bot. Het gemeenschappelijk verzet en het gezamenlijk doel verdampen in een oogwenk. En de minister kan de ingeslagen weg zonder hindernis vervolgen, onderwijl nog minzaam de lof in ontvangst nemend voor het toewerpen der botjes.

Minister Maj opende de vergadering en vroeg een burgemeester het woord te nemen. De burgemeester zei dat de groep één woordvoerder had gekozen: de heer De Bondt. Het gezicht van de minister verstrakte. De Bondt legde de eisen van het GBO op tafel:

1. Zoveel mogelijk een bundeling van de nieuwe spoorlijn met de bestaande snelweg A15 tussen Rotterdam en Nijmegen.
2. Een spoorlijn op hoogte van het maaiveld en niet, zoals gepland, een spoordijk van zes meter hoog.

3. Effectieve voorzieningen langs de baan tegen geluidsoverlast.
4. Twee tunnels: een bij Zevenaar en een bij Tiel.

De minister antwoordde dat ze daarvoor geen geld had en besloot van verder overleg af te zien. Weliswaar ontbeerde ze daardoor het zo felbegeerde 'bestuurlijke draagvlak' dat een minister eigenlijk nodig heeft voor zo'n grote operatie op nationale schaal. Maar ze had de Tracéwet en de *Nimbywet* achter de hand, wetten die haar in staat stelden de Betuwelijn door te drukken zonder medewerking van provincie en gemeenten. De Bondt en het GBO besloten niet de aftocht te blazen, maar via een omtrekkende beweging Den Haag opnieuw te bestormen.

### **Een nieuw front**

Het GBO onderzocht serieuze varianten op het bestaande plan van het ministerie en opende, gewapend met die kennis, een nieuw front in Den Haag: de Tweede Kamer. Het GBO wist zich gesteund door het groeiende verzet in de provincie tegen de lijn. In Valburg, waar een groot goederenoverslagcentrum was gepland, verzamelden zich op 15 mei 1992 vijfhonderd dorpelings in een zaal waarin tweehonderd mensen konden. Burgemeester R.P.H. van Oudenhoven van Zevenaar bestempelde het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als Oost-Europese toestanden: "Daar kon dergelijke autoritaire schandelijke besluitvorming tot voor kort, maar ik dacht dat wij die tijd hier toch al lang hadden gehad." [4] In Valburg werd de stoptrein van Tiel naar Arnhem enige tijd tegengehouden. Het dorp bestond zevenhonderd jaar en op een feestwagen was minister Maij afgebeeld, geketend in een schandblok.

In mei 1993 nam het kabinet een besluit. De kosten werden toen geraamd op 6,2 miljard gulden, in juni 1992 was dat nog vijf miljard geweest. Minister Maij verklaarde dat de rentabiliteit van de lijn onomstreden was, dat de aanleg vier tot vijf jaar zou duren en dat in 2000 de eerste trein zou gaan rijden. De minister waarschuwde het verzet en de bestuurders in Gelderland dat ze de Tracéwet en de *Nimbywet* in werking zou stellen wanneer zij niet zouden meewerken. Maar het offensief van het GBO naar de Tweede Kamer begon zijn vruchten af te werpen. De Bondt schetst de werkwijze: "Het ging niet vanzelf. De Kamerleden hadden een metershoge berg papier. Veel discussies betroffen technieken en prijzen. Er was een enorme rijstebrijberg aan informatie van de kant van het ministerie. Maar op sommige essentiële vragen aan het ministerie kregen ze eenvoudigweg geen antwoord. De Kamerleden kwamen daar logischerwijs niet uit. Als Kamerlid zou ik ook het spoor volslagen bijster zijn geweest. Wij voedden de Kamer met informatie die een beetje tegenwicht gaf aan die enorme rijstebrijberg van het ministerie. Dat begon effect te sorteren." Effect sorteren betekende aanpassing van de lijn aan de Gelderse wensen en eisen en dat sorteerdte grote effecten op de begroting van de Betuwelijn. Op 17 november 1993 deelde premier R.F.M. Lubbers in een debat over de Betuwelijn in de Eerste Kamer mee dat de aanpassingen aan het traject, zoals gewenst door CDA en VVD, twee miljard extra zouden kosten. Lubbers omschreef dat bedrag als 'krankzinnig' en zei dat, indien men vasthield aan deze aanpassingseisen, er geen Betuwelijn zou komen.

### **Verstrikt en ingepakt**

Een jaar later was Maij van het politieke toneel verdwenen en stond A. Jorritsma als minister van

Verkeer en Waterstaat op de *bühne*, in het eerste paarse kabinet Kok. Dat leek opeens nieuwe mogelijkheden te scheppen voor de Gelderse lobby. Niet alleen was VVD'er Jorritsma een partijgenoot van De Bondt, maar tijdens zijn lobbywerk bij de leden van de Tweede Kamer was er met Jorritsma, toen Kamerlid, een allerhartelijkste verhouding ontstaan. De gezamenlijke oppositie tegen het beleid van minister Maij schiep een band. Het kabinet Kok besloot tot een half jaar extra studie om de alternatieven voor het bestaande plan beter te kunnen onderzoeken. Jorritsma kreeg ook meer geld ter beschikking voor de aanleg dan Maij. De Bondt ging samen eten met Jorritsma, stelde vast dat ze van goede wil was en dat ze er samen zouden uitkomen. Op uitnodiging van De Bondt bracht Jorritsma een bezoek aan Gelderland. Ze was verrast door de vriendelijke houding waarmee ze ontvangen werd. Een werkbaar compromis tussen de eisen van Gelderland en de plannen van het ministerie lag in het verschiet. Maar de wittebroodsweken duurden niet lang. De Bondt: "Toen Jorritsma Kamerlid was, waren we de grootste vrienden van elkaar. Daarna de grootste vijanden. Ze raakte verstrikt in het web van haar eigen ministerie en werd hoe langer hoe meer door haar eigen ambtenaren ingepakt. Die gingen zelf bedenken hoe ze zonder overleg met ons dat geld zouden gaan uitgeven. Toen had ze er de pest in dat wij daartegen protesteerden. Of iemand nu partijgenoot van me is of niet, dat maakt voor mij geen verschil."

In juli 1996 was Jorritsma het zat. In een brief aan de Tweede en Eerste Kamer deelde ze mee dat, wanneer de Gelderse gemeenten in hun verzet zouden volharden, ze dwang zou toepassen. De uitvoering van de Tracéwet werd voor oktober 1996 in het vooruitzicht gesteld. Een nieuwe discussie noemde ze zinloos. Het was tijd voor de laatste beslissende slag. Dat begreep ook gedeputeerde De Bondt. Het Gelderse lobbywerk in Den Haag had een reeks kostenverhogende moties van de Tweede Kamer opgeleverd. Het werd tijd de knopen te tellen en over te schakelen van het wat ruwere lobbyen naar het geraffineerde politieke handwerk. De Bondt merkte dat bij de Kamerleden het einde van het begrip voor de Gelderse eisen langzaam in zicht kwam. Hij beseftte niet de klassieke fout te moeten maken zijn hand te overspelen. "De man wiens naam bij de NS en in politiek en ambtelijk Den Haag nog steeds zoveel weerzin oproept" – een omschrijving door voorzitter Adri Duivesteijn van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten in juli 2004 – besloot nu tot een wapenstilstand met de vijand, met uitzicht op vrede. Op 25 september 1996, vlak voor de invoering van de Tracéwet, vond het overleg plaats tussen De Bondt, Jorritsma en minister M. de Boer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Men werd het eens over de maximaal toegestane geluidshinder: geen 54 decibel (De Bondt), of 64 (De Boer), maar 57. De bundeling met de A15 en vele andere wensen werden vastgelegd. De tunnel bij Tiel sneuvelde. De tunnel bij Zevenaar zou de minister serieus overwegen. Het grootste deel van het Gelderse zaaigoed kon als politieke oogst worden binnengehaald.

In 2001 kwam de Algemene Rekenkamer met een vernietigend rapport over het gebrek aan kostenbeheersing op de verschillende ministeriële afdelingen. De eerste kostenraming uit 1991 bedroeg vijf miljard gulden, de raming van de daadwerkelijke kosten in 2005 was opgelopen naar bijna vijf miljard euro. Een gedeelte van die kostenstijging, maar lang niet alles, was het gevolg van het succes van het Gelderse politieke offensief. Maar daarvoor kwam er dan ook een veel minder storende goederenlijn in het Betuwse landschap, zowel wat betreft geluidshinder als qua

landschapsontsiering, dan aanvankelijk op de tekentafels van de randstedelijke ingenieurs was ontstaan.

Terugkijkend zegt De Bondt: "Wie wind zaait, zal storm oogsten. Men heeft zeer consequent alle kennis van de lagere overheden aan de kant geschoven en niet willen horen. Minister Maij neem ik het kwalijk dat ze zich heeft ingegraven en de discussie niet aanging. Ik heb het zo vaak gezien: de oplossing is heilig en staat niet meer ter discussie. We houden inspraakprocedures en organiseren overlegsituaties om bezwaren af te bouwen, niet om wijzigingen aan te brengen. Dat is niet goed. Ik heb ook geleerd dat je niet te vriendelijk moet zijn in Den Haag. De neiging om over je heen te lopen neemt dan toe. Ik heb ook geleerd dat je niet te hard moet zijn, want dan bouw je een muur van weerstand op. Mijn conclusie van het geheel is: de parlementaire democratie heeft in dit geval uitstekend gewerkt."

### **Groot Meer**

Juli 2005: heel langzaam verrijst Groot Meer aan de Waalbandijk in Beneden-Leeuwen, vlakbij de Prins Willem Alexanderbrug, met een schitterend uitzicht over de Waal. Er is maar één herbouwer, die in zijn vrije tijd, de weekenden en de vakanties alles weer op elkaar metselt, aan elkaar timmert en restaureert. Dat is Bennie den Biezen zelf.

Op zijn eigen grond in Wamel mocht hij van de gemeentelijke bureaucratie niet bouwen. Lange procedures voor het verkrijgen van vergunningen volgden. Mondelinge toezeggingen werden later weer ingetrokken. Drie jaar na het einde van de sloop in Echteld kreeg hij eindelijk de bouwvergunning in Beneden-Leeuwen, dat de prachtige boerderij allerminst als een mooie (en gratis) aanwinst voor het dorpsgezicht beschouwde.

De aanvankelijke planning voor de gehele herbouw van Groot Meer was vijf jaar. Maar het project krijgt Betuwelijnachtige proporties: die termijn wordt bij lange na niet gehaald. Toch zegt Bennie den Biezen terugblikkend, net zo gepassioneerd als gedeputeerde Johan de Bondt: "Ik zou het zo weer doen!".

## NOTEN

1. Interview met Den Biezen.
2. NIMBY is een afkorting van *Not in my backyard* en verwijst naar burgers of actiegroepen die tegen een groot project actievoeren omdat het hun directe eigenbelang schaadt, bijv. een spoorlijn door de tuin. De *Nimbywet* geeft de overheid de bevoegdheid het 'oneigenlijk' gebruik door die burgers van sterk vertragende wettelijke procedures onmogelijk te maken.
3. De uitspraken van De Bondt in deze tekst zijn afkomstig uit een interview door de auteur en een gesprek met de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten van de Tweede Kamer.
4. Brandel, "Beroering om Betuwe-lijn".

## BRONNEN

### rapporten/beleidsnotities

*Aanleg Betuweroute Projectbeheersing en financiering* ('s-Gravenhage: Rapport Algemene Rekenkamer, 2001).

### interviews

Interview door de auteur met B. den Biezen op 31 mei 2005.

Interview door de auteur met J. de Bondt op 2 juni 2005 te Hilversum.

Gesprek van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten van de Tweede Kamer op 6 juli 2004 met J. de Bondt, in: *Stenografisch verslag van een voorgesprek in het kader van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten op 6 juli 2004 in de Terlouwzaal van het Logement te Den Haag*.

### websites

[www.parlement.com](http://www.parlement.com) (Website van de Eerste en Tweede Kamer, bevat onder meer een rapport van het parlementaire onderzoek naar de Betuwelijn: *Reconstructie Betuweroute: de besluitvorming uitvergroot*, 15 december 2004).

## LITERATUUR

H. Boom en M. Metze, *De slag om de Betuweroute* (Amsterdam, 1997).

C. Brandel, "Beroering om Betuwe-lijn", *Algemeen Dagblad* (16 mei 1992).

R. van den Heuvel, *De pijn van de Betuwelijn* (Zevenaar, 1998).

P. Pestman, *In het spoor van de Betuweroute* (Amsterdam, 2001).