

A4: Eerst zien, dan geloven

BESCHOUWING

Bas van Sluis

Den Haag - Met groot enthousiasme kondigde verkeersminister Eurlings aan dat hij kiest voor de A4-Midden Delfland. Dapper, maar het is de vraag of hij gokt of berekenend pokert.

De pers werd woensdagavond in allerijl ontboden bij minister Camiel Eurlings. Binnen een half uur melden bij Rijkswaterstaat, was de boodschap. Er komt een belangrijke mededeling over de A4 tussen Delft en Schiedam. Het viel in die zin behoorlijk tegen. De minister sprak definitief zijn voorkeur uit voor het aanleggen van het zeven kilometer ontbrekende stuk A4. Maar dat wist iedereen allang. Nota bene: in oktober meldde deze krant al dat zijn departement waarschijnlijk zou kiezen voor deze variant en

niet voor het verbreden van de A13/A16. De terechte vraag is dan ook: wat is er anders dan enkele maanden terug?

Nou, niet erg veel. Het enige probleem was toen nog dat het A13/A16-besluit nog juridisch moest worden getoetst. Maar dat is ook nu nog niet klaar, beaamde Eurlings. De komende maanden worden nog gegevens over het A13-alternatief verzameld om niet mank te gaan bij de Raad van State. "Om appels (de A4) met appels (de A13) te kunnen vergelijken", stelde de bewindsman. Maar – zo was de boodschap – we gaan toch voor de A4. Verbreding van de A13 is ook nog een half miljard euro duurder. Ook dat was al bekend. Eurlings noemde dit bedrag een tijd terug al in een debat met de Tweede Kamer. Dat

het aanleggen van de A13 jaren langer duurt dan de A4 was woensdag ook een argument. We gaan ervan uit dat de dag van vandaag dan het startpunt is, want er wordt al tientallen jaren over de A4 gesproken.

De vraag blijft staan waarom Eurlings juist nu met zijn mededeling komt. Met een uitgesproken keuze voor de A4 lijkt de minister namelijk een flinke gok te nemen. Hij schiet de A13/A16-variant op voorhand af terwijl nog niet alle gegevens voorhanden zijn. "In de politiek moet je niet bang zijn", verdedigde hij dapper zijn stap. "Daarbij wil ik geen schertsfiguur slaan. De Nederlanders willen weten waar ze aan toe zijn", werd voor de verandering nogmaals gezegd. Dat lijkt dan ook de belangrijkste motivatie. Dat Nederland wel weet dat Eurlings en zijn

ambtenaren niet stilzitten. Aan de andere kant: de minister durft wel. En hoewel het voorlopig bij het instellen van commissies en beloftes blijft, is hij politiek genoeg om de gevolgen van zijn handelen te overzien. Dus Eurlings kan een begenadigd pokeraar zijn. Zijn inzet: in 2010 het tracébesluit, in 2011 de schop in de grond en in 2015 rijden er auto's. Zijn eigen CDA-fractie noemt dit optimistisch, maar is wel blij met Eurlings' keuze. Camiel Eurlings is de negende minister van Verkeer en Waterstaat die zich buigt over het stukje A4-asfalt. En hij zal de laatste zijn, beloofde hij. Dat soort teksten horen we al sinds zijn aantreden. Maar voorlopig zijn zijn prestaties slechts oraal. Bij de A4 is het toch echt: de minister moet op het stuk asfalt staan, voordat we het geloven. Want niet voor niets slaat de ene na de andere minister zijn of haar bijl stuk op het bekendste stuk weg van Nederland.