

Zes vragen over nieuwe tramverbinding die mogelijk nog duurder uitpakt

Weer gedoe, maar er is geen weg terug voor de Uithoflijn



Wethouder Everhardt.
FOTO MARNIX SCHMIDT



De tramlijn is inmiddels een prestigeproject, too big to fail.
FOTO AD

UTRECHT

PETER KOOP

Opnieuw is er gedoe over de Uithoflijn. De nieuwe tramverbinding naar De Uithof wordt waarschijnlijk nog eens 18 miljoen euro duurder dan gedacht. Tot veler verrassing waren de reacties in de gemeenteraad nogal lauw. Hoe kan dat?

Zes vragen over de Uithoflijn.

Vertragingen die onder de pet zijn gehouden en een extra kostenpost tot 102 miljoen euro. Toch zijn de reacties in de gemeenteraad op de nieuwste onthullingen nogal lauw. Hoe kan dat?

Dat lijkt inderdaad onbegrijpelijk. Het gaat immers om 102 miljoen euro gemeenschapsgeld dat bovenop de toch al forse kosten van 423 miljoen euro komt.

Verder bleek deze week dat de wethouders Everhardt en Van Hooijdonk en gedeputeerde Verbeek de exacte risico's op vertraging maandenlang onder de pet hebben gehouden. Het bewust niet informeren van gemeenteraad of Statenleden geldt algemeen als een doodzonde. Raadsleden, mogelijk murw gebeukt door de aanhoudende stroom negatieve publiciteit, houden zich echter relatief op de vlakte. Ze zijn weliswaar boos dat de wethouders

informatie achterhielden, maar denken dat het aftreden van gedeputeerde Verbeek 'voldoende' is geweest. Daarbij speelt ook mee dat de twee grootste partijen in de stad, GroenLinks en D66, de rijen gesloten houden. Die voelen niet veel meer voor terugkijken en willen dat 'alle energie' nu gaat naar het afbouwen van de tramlijn.

Is daarmee de kous af?

Dat is nog maar zeer de vraag. De kans dat de tram, zoals beloofd, eind volgend jaar rijdt, is volgens berekeningen '85 procent'. Dat betekent dat er nog steeds rekening wordt gehouden met mogelijke vertraging.

Zo zijn nog niet alle problemen bij de overweg op de Koningsweg opgelost. Ook volgt nog onderzoek naar trillingen en elektromagnetische velden op De Uithof. In het slechtste geval moeten alle accu's van de nieuwe tram worden vervangen. Dat zou een vertraging van minimaal een jaar betekenen. De extra kosten, waaronder het een jaar langer laten rijden van buslijn 12, zouden gigantisch zijn.

Eigenlijk zou de tram al deze zomer z'n eerste ritje moeten maken.

Waarom is die planning niet gehaald?

Omdat de tram door de grootste bouwput van Nederland moet: het Utrechtse stationsgebied. Daar wordt in korte tijd zo veel ontwikkeld, dat het bijna onontkoombaar is dat er ergens vertraging optreedt. En als er érgens vertraging optreedt, valt de totaalplanning als een kaartenhuis in elkaar.

Verder zijn er ook problemen met veiligheidssystemen en de ombouw van de tramremise in Nieuwegein. Als klap op de vuurpijl



Wethouder Van Hooijdonk.
FOTO ANGELIEK DE JONGE



Ex-gedeputeerde Verbeek.
FOTO KEVIN HIJNE

concludeerde een onafhankelijk onderzoeksbureau eerder dit jaar dat er jarenlang een totaal gebrek aan regie bij de opdrachtgevers gemeente en provincie was. Dat maakte de voortgang bij de bouw er niet beter op.

Had die vertraging voorkomen kunnen worden?

De planning is veel te optimistisch is geweest. Vanwege de vele projecten in het stationsgebied is vertraging bijna onvermijdelijk. Dat er niet adequaat met die vertraging is omgesprongen, bleek deze week uit onthullingen van deze krant. Terwijl achter de schermen de Utrechtse wethouders Everhardt (D66) en Van Hooijdonk (GroenLinks) en gedeputeerde Verbeek (VVD) al wisten dat de kans op het halen van de planning 'nihil' was, zijn gemeenteraad en het grote publiek daarover niet ingelicht. De beslissing de planning te herzien, werd maandenlang vooruitgeschoven. Dat heeft mogelijk miljoenen gekost, zo becijferde VVD-raadslid André van Schie deze week.

Hebben de bestuurders iets van het debacle geleerd?

Dat is nog maar afwachten. De nieuwe gedeputeerde Dennis Straat beloofde vorige week in het AD dat hij de Statenleden veel meer wil betrekken bij het project. Dezelfde geluiden klinken ook vanuit de gemeente Utrecht.

Maar de vraag dringt zich op of raadsleden en Statenleden (een bijbaan) genoeg kennis en tijd hebben om een project van een half miljard euro te kunnen controleren. Ze zijn bijna 'overgeleverd' aan de goede intenties van ambtenaren en bestuurders. Als die (al of niet bewust) fouten maken, is dat soms lastig te voorzien. Er zijn raadsleden die dan ook stellen dat het aanleggen van een tramlijn of grote wegen in de toekomst beter kunnen worden uitbesteed aan een partij als Rijkswaterstaat. Daar is

veel meer kennis van het managen van grote bouwprojecten en die zou aannemers beter partij kunnen bieden.

Waarom komt er eigenlijk een tram naar De Uithof?

Omdat het aantal mensen dat op De Uithof studeert, werkt of woont de komende jaren met 25 procent toeneemt. Over twee jaar moeten er dagelijks 60.000 mensen naar het gebied. En dat over wegen die nu al muur- en muurvast staan. Of met buslijn 12 die mudjevol is.

Om die bussen te ontlasten, kreeg de gemeente Utrecht acht jaar geleden van het rijk groen licht om een tramlijn aan te leggen. In een tram passen nu eenmaal veel meer mensen dan in een bus.

Ook al betogen critici nog steeds dat het geld beter aan hypermoderne fietspaden besteed zou kunnen worden, er is allang geen weg terug meer. De tramlijn is inmiddels een prestigeproject, too big to fail.