

Uithoftram volgt een bochtig traject



Met de trams worden al uitgebreid testritten uitgevoerd.

FOTO RICARDO SMIT



TERPSTRA SYBREN



TERPSTRA SYBREN | CAARTEN



TERPSTRA SYBREN | CAARTEN

Voor goed 430 miljoen euro moest ie in 2015 rijden: de tram naar De Uithof. Dat plan presenteerde toenmalig verkeerswethouder Frits Lintmeijer (GroenLinks) in december 2010 nog vol trots. Het was in de tijd dat Bieb++ aan het Smakkelaarsveld nog een serieuze optie was, het stadskantoor nog niet eens in de steigers stond en het Bestuur Regio Utrecht (BRU) de opdrachtgever was.

ROELAND FRANCK

Afgelopen weken werd duidelijk dat de tram niet eerder dan eind volgend jaar zal rijden en dat er geld bij moet. Veel geld, vooral van de provincie Utrecht die inmiddels de rol van het regiobestuur als opdrachtgever voor het openbaar vervoer heeft overgenomen. De begroting overschrijdt bijna het half miljard.

84 miljoen moeten provincie en

gemeente Utrecht gezamenlijk bijleggen op de Uithoflijn, bijna een ton per dag uitstel. Dat is althans de extra bijdrage op dit moment. Of het daarbij blijft, zal de toekomst leren. De provincie zet in elk geval alvast bijna 14 miljoen euro opzij voor claims en nieuwe tegenvallers.

Hoewel Lintmeijer in juni 2013 nog enthousiast meldt dat de rijksbijdrage van 100 miljoen zeker is, de aanbesteding kan beginnen en de tram op tijd klaar zal zijn, worden een jaar later de eerste krassen op het project zichtbaar. Onderzoekers van Deloitte kraken de organisatie die de zaakjes zowel organisatorisch als financieel niet op orde zou hebben. Er is een tekort van 7 miljoen euro en ook dan al signaleren de onderzoekers dat de afspraken van de projectorganisatie Uithoflijn met de gemeente Utrecht niet op orde waren. Het zijn haast gelijklopende conclusies als die zijn terug te vinden in het kritische onderzoeksrapport van Horvat dat de gemeente Utrecht vorige week vrijgaf.

In juni vorig jaar werd voor de buitenwereld voor het eerst duidelijk dat er serieuze problemen waren. Wethouder Van Hooijdonk liet de gemeenteraad in een brief weten dat het in gebruik nemen van de tram in zomer van 2018 uiterst twijfelachtig is. Het jaartal 2015 is al eerder in stilte verlaten. De wethouder rept van noodscenario's en het aanleggen van een tijdelijk tramspoor onder het centraal station om de Uithoflijn te verbinden met de Nieuwegeinlijn en de remise.

Drie maanden later moet ze melden dat ingebruikname van de Uithoflijn na de zomer van 2018 toch definitief uit beeld is. De tram zal hooguit tussen station Vaartsche Rijn en De Uithof rijden.

In de maanden die volgen zoekt de projectorganisatie koortsachtig naar

oplossingen: een tijdelijk spoor van slechts 100 meter onder de ov-terminal blijkt toch niet mogelijk, daarvoor is de grond onder het station te instabiel door al het graafwerk. Oude fundamenten blijken minder bruikbaar dan gedacht. Daarom moet er een dikke betonnen plaat gebouwd worden, op heipalen en die kan pas gebouwd worden nadat de oude Stationstraverse, de 'Patatstraat' is gesloopt. En over dat project heeft de gemeente niet alleen zeggenschap, ze is ook afhankelijk van de eigenaar van Hoog Catharijne, Klépierre.

Bovenleidingen

Als de rails er eenmaal liggen, kan de tram daarover rollen, maar nog niet zelfstandig rijden. Daarvoor zijn bovenleidingen nodig en die mogen, mede vanwege de complexe omgeving pas na allerhande testen en keuringen worden opgehangen. Het blijkt ondoenlijk alle tramstellen met bijvoorbeeld een diesellocomotief elke ochtend en avond onder de ov-terminal door te slepen. Als alternatief wordt onderzocht de trams per dieplader over de weg naar het tracé tussen station Vaartsche Rijn en De Uithof te brengen en het onderhoud daar te verrichten. Dat laatste blijkt uiteindelijk toch niet mogelijk.

Dan wordt de projectorganisatie duidelijk dat er geen ontkomen aan is: uitstel. En dan niet een beetje, maar ruim een jaar. De consequenties zijn enorm: de duizenden studenten moeten tenminste nog een studiejaar langer als haringen in een ton met buslijn 12 mee.

De financiële gevolgen zijn niet minder indrukwekkend: de optelsom stopt bij 84 miljoen extra, bovenop de oorspronkelijke 393 miljoen. Provincie en gemeente Utrecht steggelen intens over wie

op moet draaien voor de kosten. Bij het project is een verdeelsleutel afgesproken, maar die biedt geen uitsluitel. Twee weken geleden was er witte rook: de provincie neemt 59 van de 84 miljoen extra voor haar rekening. De rest moet de gemeente op tafel leggen.

Het extra geld wordt besteed in vier delen: het meeste, 39 miljoen euro noemt de provincie verdragingskosten, 20 miljoen is nodig voor het afbouwen van de tramlijn, eenzelfde bedrag voor het testen van de gehele lijn en opleiden van personeel. Tot slot is nog 10 miljoen euro nodig om de nieuwe tramremise in Nieuwegein af te bouwen, waarvan de helft toe te rekenen is aan de Uithoflijn.

De overschrijdingen werden acuut toen gedeputeerde Jacqueline Verbeek-Nijhof (VVD) - zij stapte gisteravond op vanwege de problemen met de Uithoflijn - vorige maand aan Provinciale Staten om een spoedkrediet van 30 miljoen euro moest vragen. De pot was leeg en de bouw van de remise dreigde daardoor stil te vallen.

Extra kosten

De verdragingskosten omvatten vooral het personeel dat anderhalf jaar langer aan het werk is, bouwplaatsen die niet ontmanteld kunnen worden en buslijn 12 die langer moet rijden dan voorzien, laat de provincie Utrecht desgevraagd weten.

De extra bouwkosten zijn onder meer het gevolg van de fundering onder de ov-terminal, maar ook het onvoorzien verleggen van kabels en leidingen en het op elkaar aansluiten van beveiligingssystemen, laat de provincie Utrecht weten.

Een andere grote kostenpost is de zogeheten ontvangstorganisatie en het proef- en testbedrijf. Deze moeten erop toezien dat de Uithoflijn conform de eisen wordt opgeleverd. Daartoe rijden al bijna een jaar de nieuwe tramstellen proefritten, eerst op het traject van

de aloude sneltram in Kanaleneiland en sinds kort ook op De Uithof zelf.

Een klein, maar exemplarisch deel van de overschrijding zit in de tramremise in Nieuwegein. Die moet niet alleen geschikt gemaakt worden voor onderhoud en reparatie van de spiksplinternieuwe trams, maar ook ruimte bieden aan ruim het dubbele aantal van de huidige sneltrams. Het is een complex project, zozeer zelfs dat de provincie geen aannemer kan vinden die het geheel wil aanleggen. Bouwers durven de risico's niet aan. Om toch voort te kunnen, knipt de provincie het project in stukken die de aannemers wel voor hun rekening willen nemen, maar intussen blijkt dat het samenvoegen van alle systemen inderdaad lastig is en nu 10 miljoen extra kost, bovenop de oorspronkelijke 52 miljoen.

In een voorstel aan Provinciale Staten geeft gedeputeerde Jacqueline Verbeek-Nijhof aan hoe zij de benodigde miljoenen bijeenschraapt. Daarvoor wordt een beroep gedaan op diverse potjes van de provincie om het fietsen te stimuleren en het openbaar vervoer te verbeteren.

Een lichtpuntje is er ook. Het in gebruik nemen van de Uithoflijn gaat nu vrijwel naadloos over in de reconstructie van de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein. Die staat in 2020 gepland. Critici signaleerden eerder dat Utrecht vanaf 2015 met twee verschillende systemen te maken krijgt en dat het vijf jaar duurt voordat de trams zoals bedoeld van de Uithof naar Nieuwegein-Zuid kunnen rijden. Zo veel tijd hoeft daar nu niet overheen te gaan.