



PREMIUM

De Uithoflijn in Utrecht rijdt sinds 2019 © Marnix Schmidt

Uithoflijn, Noord/Zuidlijn, Hoekse Lijn: allemaal miljoenen duurder dan gepland én vertraagd – maar waarom eigenlijk?

VRAAG MAAR RAAK

De [Amsterdamse Noord/Zuidlijn wordt mogelijk doorgetrokken naar Schiphol](#) en [ook Utrecht is in de toekomst misschien twee nieuwe tramlijnen rijker, bleek afgelopen week](#). De aanleg van dit soort tram- en metrolijnen gaat vaak niet zonder slag of stoot: de projecten vallen met regelmaat miljoenen euro's duurder uit en duren jaren langer dan gepland. Waarom eigenlijk?

Emma Thies 03-12-20, 16:00 Laatste update: 16:39

Elke week beantwoordt Emma Thies in de rubriek **Vraag Maar Raak** een vraag over een economisch onderwerp. Deze week: waarom is de aanleg van tram-/metrolijnen

altijd vertraagd (én een stuk duurder dan gepland)? Ook een vraag?

Mail e.thies@ad.nl

Als het aan de gemeente Utrecht ligt is de regio in de toekomst niet alleen een nieuw Intercitystation, maar ook twee nieuwe tramlijnen rijker: de gemeente vroeg hiervoor 2,1 miljard euro aan. Dat terwijl de vorige tramlijn nog 'wankelt': de Uithoflijn (een sneltramverbinding tussen Utrecht Centraal en de Uithof) rijdt sinds 2019, [maar het doortrekken van de verbinding naar Nieuwegein en IJsselstein gaat niet bepaald van een leien dakje](#).

De aanleg van de Uithoflijn bleek een zware bevalling: de lijn was niet alleen vertraagd, maar viel ook [84 miljoen euro duurder uit](#) dan gepland. Sterker nog: de Utrechtse sneltram is (met bijna een half miljard euro aan kosten) een van de duurste tramlijnen ter wereld.

Miljarden euro's

De aanleg van een metro- of tramlijn gaat vaker gepaard met een hoop extra kosten (én een hoop vertraging). De aanleg van de Noord/Zuidlijn (metrolijn 52) in Amsterdam zorgde jarenlang voor bergen aan commotie en verzet, mede door verzakkingen die de aanleg veroorzaakte. De metrolijn kostte zo'n 3 miljard euro en werd pas in 2018 geopend, in plaats van in 2011. Momenteel wordt gekeken of de lijn kan worden doorgetrokken naar Schiphol en Hoofddorp.

Een ander voorbeeld is de Hoekse Lijn in Rotterdam. De al bestaande spoorlijn die hier lag, moest verbouwd worden tot metrolijn – [en dat kostte véél meer geld \(en tijd\) dan gedacht](#). De opening van de Hoekse Lijn is in totaal vijf keer uitgesteld: de lijn vertraagde zo'n 2.5 jaar en kostte in totaal bijna een half miljard euro. Overigens speelt er in die regio meer 'metronieuws'. [Er wordt namelijk gesproken over een metroverbinding tussen Dordrecht, Rotterdam en Den Haag](#).



De Hoekse Lijn © Thierry Schut

Economie

Dat een metro- of tramlijn niet in een dag gebouwd is, moge duidelijk zijn. Maar wat zorgt er nu telkens voor dat deze grootschalige OV-projecten zóveel duurder uitpakken, en zoveel langer duren? „Enerzijds zit er vaak een prestige-component aan dit soort tram- en metrolijnen, het is aantrekkelijk voor politici om hierop in te zetten”, zegt Martijn Smit, economisch geograaf aan de Universiteit Utrecht. „De kosten-batenanalyse gaat daardoor niet altijd helemaal goed, en van zaken als overlast wordt misschien gedacht dat het ‘wel zal meevallen’. Veel factoren die meespelen zijn nu eenmaal vaak enorm onzeker”, legt hij uit.

Ik durf niet te stellen dat dit soort tram- of metroprojecten over twintig jaar ineens compleet gestroomlijnd verlopen

Martijn Smit, economisch geograaf

Die factoren kunnen van alles zijn, weet Smit. „Dat zijn soms fouten in het papierwerk, of onvoorziene problemen als explosieven in de bodem, verzakte huizen, dat soort zaken. Maar de economie is ook een érg belangrijke factor. Je kunt nooit zeker weten hoe de economie zich ontwikkelt, of rentestanden veranderen, of bouwbedrijven het druk zullen hebben, of het lastig zal zijn om personeel te vinden voor een project. Zoals economen vaak zeggen: je weet nooit waar de volgende crisis vandaan komt.”

Leren we, anderzijds, dan niet van onze fouten? Valt er te verwachten dat toekomstige projecten, zoals mogelijke nieuwe tramlijnen in Utrecht of een metro in Dordrecht, soepeler zullen verlopen? „Tuurlijk, de technieken worden beter; we kunnen de bodem in de toekomst waarschijnlijk beter analyseren. Maar ik durf niet te stellen dat dit soort tram- of metroprojecten over twintig jaar ineens compleet gestroomlijnd verlopen. Hoe je het ook wendt of keert: er spelen óntzettend veel zaken mee bij de aanleg van zo'n lijn.”