

# Utrecht besluit over tram die pas gaat rijden in 2018

Met een bijdrage van 110 miljoen euro van minister Schultz is de aanleg van de Uithoftram in Utrecht – kosten 321 miljoen euro – financieel rond. Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) moest op het laatste moment aantonen wat iedereen al wist: de Uithoftram is hard nodig, want de bussen van lijn 12 puilen uit.

AUTEUR TYMON DE WEGER ILLUSTRATIES GEMEENTE UTRECHT EN BRU

Hij dacht dat iedereen onderhand wel overtuigd was, totdat de provincie Utrecht en het Rijk vorig jaar alsnog twijfels uitten over het nut van de Utrechtse Uithoftram. Moest de tram wel onderdeel uitmaken van het anti-filepakket Ring Utrecht? Projectdirecteur Eelko van den Boogaard van de gemeente Utrecht: “We kregen een briljante ingeving: laat de nood aan den lijve ervaren. We organiseerden een drietal ‘Lijn 12 life experiences’. Onder leiding van Aleid Wolfsen – burgemeester en stadsregiovoorzitter – stapten Utrechtse beslissers van overheden, uit het onderwijs en het bedrijfsleven in de ochtendspits in bus 12 naar De Uithof. In die volgepakte dubbelgelede bussen waren

zij gauw overtuigd. Die tram moest er komen. En snel!” Op 15 juni stemden de 35 raadsleden uit de gemeenten van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) unaniem in met de aanleg van een tramlijn van Utrecht Centraal via de zuidzijde van het centrum naar De Uithof. De gemeenteraad van Utrecht zou op 28 juni een oordeel vellen, op het moment dat deze OV-Magazine al was gedrukt.

## Veel afstemming

Trams zijn in Utrecht al vele jaren stof voor politiek debat. Eind jaren negentig viel het college over de tram door de binnenstad. Nu rijdt daar lijn 11 met dubbel-

gelede bussen over een busbaan. Later keerde het politieke tij voor de tram. In 2005 stelde het roemruchte Leefbaar-college het tracé vast voor een tweede busbaan, nu ‘om de Zuid’. Het heeft dus tot juni 2011 geduurd voordat eindelijk een besluit werd genomen. Waarom duurde het zo lang? Van den Boogaard: “Het vorige college zette de tram op de agenda. Een haalbaarheidsstudie toonde in 2007 het nut van vertramming aan. Utrecht werkte het tracé uit, hield inspraak en maakte een ontwerp. Maar het project stakte. De OV-terminal bleek een lastige hobbel. En gemeente en BRU hielden geen gelijke tred. De stad wilde snel uitvoeren. De stadsregio wilde eerst een visie over het regionaal tramnetwerk. Onderschat verder niet hoe complex zo’n tramproject is. Het raakt allerlei andere projecten. Dat vraagt enorm veel afstemming.”

## Bestuurlijke drukte

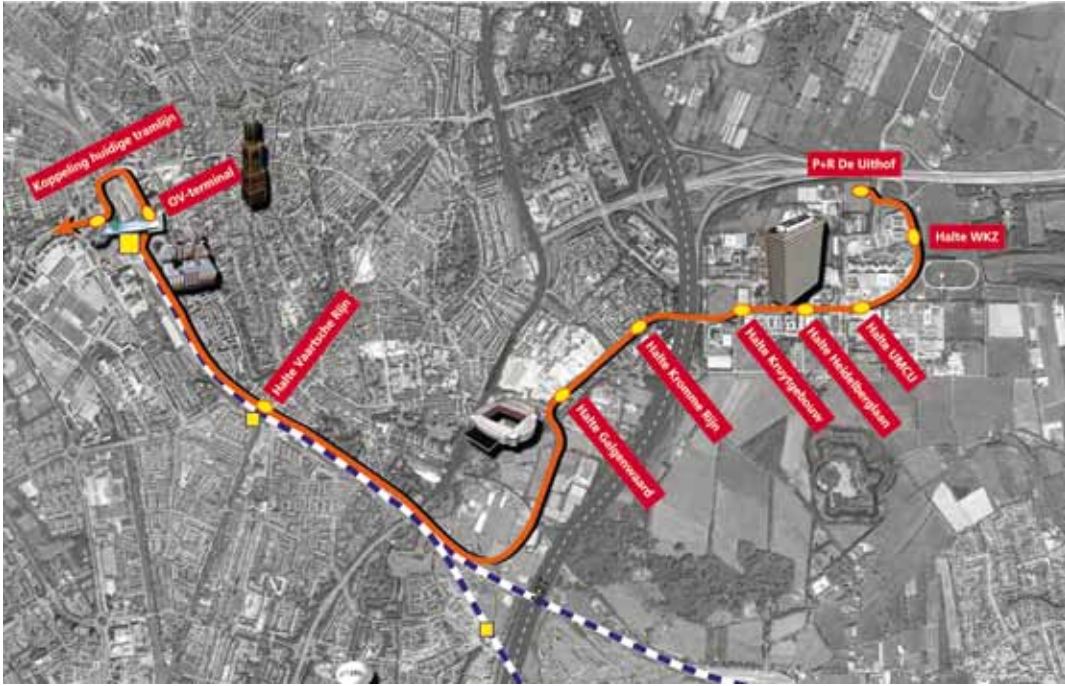
“Bij al die projecten zijn twee, soms drie of vier overheden betrokken. BRU is eigenaar van de trams en de baan. Maar de gemeente gaat over inpassing van de trambaan door de stad. En Rijk en provincie hebben als geldschieters het nodige in de melk te brokkelen. Dat geeft bijzonder veel bestuurlijke drukte. Samenwerken tussen overheden is niet zo simpel als je denkt.”

“Een aantal politieke vragen komt daarbij steeds terug. Is een tracé over de Rubenslaan niet beter dan langs het spoor? Moet er niet eerst een lijn door de binnenstad komen? Moet de tram nu wel echt aan de binnenstadskant van het Centraal Station stoppen en niet aan de Jaarbeurskant? Kan het echt niet met bussen? Het steeds weer moeten beantwoorden van dat soort vragen houdt ontzettend op en kost ook veel geld.”

“We kregen vorig najaar het signaal dat minister Schultz 110 miljoen euro aan de Uithoftram wilde toekennen. Binnen zes weken stond de noodzaak van de tram naar De Uithof op papier. We toonden aan dat



De ‘Lijn 12 life experience’. Burgemeester Wolfsen van Utrecht (rechts) is gastheer van de Uithofpartners.



Utrecht meer auto's en een nog grotere stroom fietsers gewoon niet aankan. Met meer bussen op lijn 11 en 12 raakt de OV-terminal totaal verstopt. Een goed functionerende OV-terminal is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van nationaal belang, net zo goed als De Uithof dat is als centrum van kennis en innovatie."

### Elkaar bezighouden

"De ambtenaren op het ministerie waren onder de indruk. De minister was overtuigd. Ze verwoordde in de Tweede Kamer dat ze in de tram gelooft en dat de tram hoog scoort als je de maatschappelijke kosten en baten tegen elkaar afzet. Toch kwam er slechts een toezegging onder de formele subsidievoorwaarde dat Utrecht een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) zou opstellen."

"Wij waren *not amused*. Ik heb toen tegen het ministerie gezegd: 'Jullie zadelen ons alleen maar op met corvee'. Het is zo tegenstrijdig. Het Rijk hevelde de verantwoordelijkheid voor de ov-exploitatie over naar de regio, maar blijft daar wel zeer gedetailleerd op toetsen. Zo houden overheden elkaar bezig. We hebben toen strakke werkafspraken met het ministerie gemaakt. Binnen vijf maanden lag er een goedgekeurde MKBA."

"De MKBA leverde identieke conclusies op, geen nieuws dus. Dat heeft dus bijna een half jaar en tegen de vier ton gekost. Maar ik vind het wel een prettig idee, dat er een onafhankelijke second opinion ligt. De maatschappelijke meerwaarde is onomstreden. Andere oplossingen dan de tram zijn niet toereikend. We weten nu zeker dat ontwerp en budget haalbaar zijn."

### Bizarre busvariant

"Vervelend aan de MKBA was dat we moesten aantonen dat de bus hier aan de capaciteitsgrens zit. Normaal vink je een onrealistisch scenario meteen af,

maar nu hebben we een bizarre busvariant doorgerekend. Lijn 12 zou van 23 naar 60 dubbelgelede bussen per uur moeten. Dus een bus per minuut. Maar alleen al het instappen in de spits vraagt rond de 3 minuten. En door hinder van auto's en bussen onderweg is de dienst zeer onregelmatig. Dan helpen alleen zware ingrepen: de hele route naar De Uithof ongelijkvloers, het busstation in de OV-terminal ondergronds om al die bussen te kunnen verwerken. En dan nog loopt het overige busverkeer op termijn vast. De kosten daarvan zijn hoger dan de bouw van de tramverbinding."

"Met 75 meter lange gekoppelde trams blijft de frequentie beperkt tot 16 à 20 keer per uur. De tram valt goedkoper uit, biedt een betrouwbare dienst en trekt meer reizigers. Op termijn kan de ultieme busvariant de groei niet aan, de tram heeft die groei ruimte wel. De tram scoort een baten/kostenverhouding van 1,2. Dat is dus positief."

### Eenhoofdige leiding

Twee jaar geleden stokte het project. "Door een advies van Rob van der Bijl, begin 2009, kwam de vaart er weer in. Hij stelde aan stad en regio voor een samenwerkingsovereenkomst te sluiten. Met daarin een heldere projectstructuur en harde mijlpalen. En heel belangrijk: evenwicht in de aansturing namens BRU en gemeente samen. Een eenhoofdige leiding is cruciaal voor zo'n complex project van twee overheden. Dat bleek een gouden greep."

"Afgelopen twee jaar haalden we de planning exact. Als projectdirecteur leg ik verantwoording af aan een stuurgroep. Daarin zitten de portefeuillehouder openbaar vervoer van BRU, de stedelijke wethouders verkeer en stationsgebied en hun directeuren. Hun energie en commitment was essentieel. Met de stuurgroep hebben we intensieve afstemming tussen beide overheden op het hoogste niveau."

"Je hebt je te houden aan wettelijke termijnen voor inspraak, bestemmingsplan, grondverwerving en

### Eindpunten

Nieuw in het projectbesluit is dat beide uiteinden van de Uithoflijn zijn uitgekristalliseerd: het eindpunt op De Uithof en de inpassing in de OV-terminal. Daar tussenin start ProRail dit jaar al met de trambaan langs het spoor en overstaphalte Vaartsche Rijn. De tram lift mee als bijbestelling met de spoorverbreding richting Houten. Van den Boogaard: "Een slimme deal, die we al in 2009 met ProRail sloten. Dat scheelt enorm veel tijd en geld. Soms moet je een onorthodox besluit aandurven."

### P+R De Uithof

Automobilisten op de A28 stappen straks onder P+R-garage De Uithof zo in de tram. De bouw is gestart. Vanaf eind 2012 helpt bus 11 hier alvast de parkeerdruk op De Uithof en in de oostelijke binnenstad te verlichten. Achter het P+R-gebouw komen opstelsporen voor acht trams. Zo blijft de aanrijtijd kort, wat zich snel terugverdient. Daarnaast wordt de tramremise in Nieuwegein uitgebreid.

### OV-terminal

Het stationsgebied is een ingewikkelde klus. De belangen zijn groot en de ruimte is beperkt. Van den Boogaard: "Het tramproject fietst dwars door al goedgekeurde plannen voor de OV-terminal, bibliotheek en andere gebouwen. Behalve trams naar Nieuwegein, IJsselstein en De Uithof komen daar straks ook trams naar Leidsche Rijn, Overvecht en door de binnenstad. De enige oplossing blijkt om al die tramlijnen langs de binnenstadskant van de OV-terminal te leiden. Niet zoals eerder besloten langs de Jaarbeurszijde. Opdat reizigers zo min mogelijk door de OV-terminal hoeven te lopen. Op de bestaande busbaan oostelijk van het spoor gaan alleen trams rijden. De bussen verhuizen naar de westzijde, waar een nieuwe busbaan langs de Kruisvaart moet komen."

"Voor de Leidsche-Rijntram bleek een tweede spooronderdoorgang nodig. We leidden de trams namelijk liefst zonder te keren door de OV-terminal. We houden daarom alvast rekening met een tramtunnel onder het spoor bij de Vondellaan. Een ander onorthodox besluit was de aankoop van het gebouw Cranenburg bij het Jaarbeursplein. Daar moet de tram dwars doorheen."

### Kosten

De Uithoflijn leek de afgelopen jaren steeds duurder te worden. Als busbaan kostte hij ruim 80 miljoen euro, als tram eerst 250 miljoen en nu is de prijs alweer gestegen tot 321 miljoen euro. "Het is veel geld", zegt Van den Boogaard, "maar goed verklaarbaar. De busbaan was aanvankelijk een stuk korter. Het stationsgebied en P+R De Uithof zijn erbij gekomen, daar liggen nu al busbanen. De koppeling van de Uithoflijn aan de Nieuwegeinlijn kwam erbij, nodig om de remise te kunnen bereiken. En het Cranenburggebouw hebben we voor enkele tientallen miljoenen gekocht. Verder wordt de OV-terminal anders ingericht. Saneren van de Oosterspoorbaan zit ook in het project. En dan nog de busbaan langs de Kruisvaart en uitbreiding van de remise in Nieuwegein. Allemaal nodig voor de Uithoflijn."



onteigening. Daar schakel je ik weet niet hoeveel collega's binnen de gemeente en de stadsregio bij in. Alleen met absoluut commitment en gevoel van urgentie krijg je alle procedures met voorrang door het ambtelijk apparaat. Door strenge bewaking van de planning voorkom je dat afdelingen op elkaar gaan wachten. Heel wat zaken kun je parallel en soms in de omgekeerde volgorde laten uitvoeren."

"Omwonenden, wijkraden en ook de gemeenteraad hebben we nauw bij het proces betrokken. Bewoners zijn blij dat er trams voor hun deur langskomen en geen bussen. Uiteindelijk ging één bewoner in beroep bij de Raad van State. Door het slim koppelen van bouwvergunning en bestemmingsplan krijgen we de uitspraak binnen een half jaar. Ongekend snel. Ook de raadsgriffie werkte prettig mee. Doordat raadsleden geïnformeerd waren, konden we leestermijnen kort houden."

### Trams maatgevend

Als de organisatie zo efficiënt draait, waarom duurt het dan nog tot begin 2018 voordat de trams rijden? "De aanschaf van nieuwe en moderne trams is maatgevend en kost in de praktijk veel tijd. BRU moet nog de specificaties van de trams bepalen, waarna volgens de aanbestedingsregels de fabrikant wordt geselecteerd. Vervolgens kan de leverancier beginnen met bouwen. Intussen wordt de trambaan aangelegd en vinden andere noodzakelijke werkzaamheden plaats. Als de trambaan en de eerste tramstellen zijn opgeleverd, begint het uitgebreide testproces. Dit hele proces duurt zesenehalf jaar, volgens BRU. Voor de stadsregio is de aanleg van een tramlijn natuurlijk nieuw."

### Stevige organisatie

Het project gaat nu over van de gemeente naar BRU als eigenaar en beheerder van de Uithoftram. Van den Boogaard stopt, maar wil zijn opvolger nog wel een goede raad meegeven. "Een onafhankelijke en stevige projectorganisatie is onmisbaar. Die moet niet bestaan uit mensen die er nu al werken, maar uit mensen die specifiek zijn geselecteerd op hun kennis en competenties. De organisatie moet onafhankelijk zijn, dus direct onder de verantwoordelijke bestuurders vallen." "Je aanbestedingsfilosofie bepaalt de organisatie. Leg je voor de organisatie nadruk op inhoudelijke competenties, of juist op strak regisseren van marktpartijen? Een beleidsmedewerker is geen projectleider, trap niet in die valkuil. Expertise is best te vinden. Amsterdam, Rotterdam en Den Haag hebben alle drie recent lightrailprojecten gebouwd. Een goede keuze van BRU is dat de projectdirecteur direct onder de secretaris-directeur valt."

"Aanpalende projecten kunnen het tramproject maken of breken. De busbaan langs de Kruisvaart, modernisering van de sneltram, uitbreiding van de remise in Nieuwegein en de OV-terminal moeten op tijd klaar zijn. Ik zou daar harde afspraken over maken. BRU heeft zelf twee grote tramprojecten: de Uithoftram en de bestaande sneltram met remise. Houd die twee projecten strak bij elkaar."

*Tymon de Weger is zelfstandig adviseur, voorzitter vereniging do lightrail en oud-wethouder verkeer van de gemeente Utrecht.*



In 2018 rijdt een tram in plaats van de bus op De Uithof.

### Planning Uithoftram tot 2018

juni 2011	projectbesluit
december 2011	uitvoeringsbesluit
eind 2011-medio 2014	aanleg onderbouw trambaan (viaducten, taluds et cetera)
2011 t/m 2014	voorbereiding en aanbesteding busbaan kruisvaart
2011 t/m 2014	ontwerp en aanbesteding uitbreiding remise Nieuwegein
2012 t/m 2013	aanbesteding trammaterieel
2014 t/m 2015	ontwikkelen proeftram
2014 t/m 2016	aanleg bovenbouw trambaan (rails en bovenleiding)
eind 2014 t/m 2015	aanleg busbaan Kruisvaart
2015 t/m 2016	uitbreiding remise Nieuwegein
2016 t/m zomer 2017	productie en aflevering trams
januari 2017	trambaan gereed
gehele jaar 2017	testfase en proefbedrijf
januari 2018	start exploitatie

### Kengetallen Uithoftram

trajectlengte Jaarbeursplein-P+R De Uithof	9,5 kilometer
aantal haltes	11 haltes
te vervangen buslijnen	lijn 12 en 12s
aantal trams	24 trams
maximum snelheid	70 km/uur
aantal passagiers lijn 12 in 2010	27.000 per dag
- waarvan studenten in 2010	18.000 per dag
aantal passagiers Uithoftram in 2030	45.000 per dag
- waarvan studenten in 2030	24.000 per dag
frequentie lijn 11 ochtendspits 2010	18 per uur
frequentie lijn 12 ochtendspits 2010	23 per uur
frequentie Uithoftram 2018	16-20 per uur

### Studeren, werken en wonen op De Uithof

	2010	2030
studenten	45.000	53.000
werknemers	20.000	30.000
studenten woonachtig op De Uithof	2.500	5.000

### Vervoeraandeel naar De Uithof in 2010

	ov	fiets	auto
studenten	45%	55%	0%
werknemers	25%	40%	35%
bezoekers	10%	10%	80%



P+R De Uithof is eind 2012 klaar. De tram komt pas zes jaar later. Zolang neemt buslijn 11 de honneurs waar. Niet zichtbaar zijn de geplande opstelsporen tussen het gebouw en de A28.