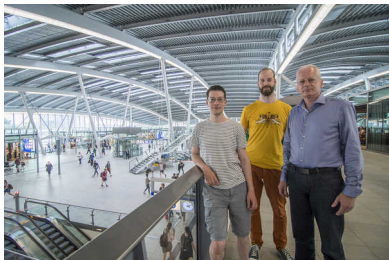
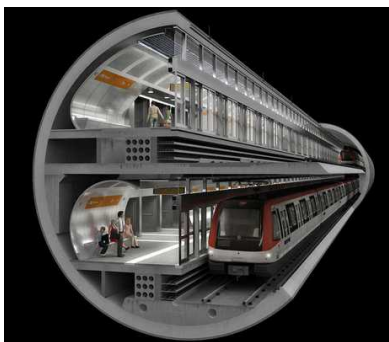


Actiegroep pleit voor metrotunnel



V.l.n.r. Michiel Sypkens Smit, Nander van 't Klooster en Jan-Maarten Dalmeijer: „Omdat de stad ons aan het hart gaat, willen we graag van dienst zijn.”

FOTO Koen Laureij



De nieuwe ondergrondse verbinding van het vliegveld van Barcelona met de Catalaanse hoofdstad dient als inspiratiebron voor de actiegroep.

FOTO AD

UTRECHT

ROELAND FRANCK

Een groep betrokken Utrechtse, verenigd in de Actiegroep Geboorde Tramtunnel roept Utrecht op de mogelijkheden voor een metrolijn tussen De Jaarbeurs en Science Park Utrecht op De Uithof te onderzoeken.

De initiatiefnemers menen dat dit met de nieuwste boortechnieken kan, zonder overlast in de binnenstad, en goedkoper is dan de aanleg van een spoorlijn naar De Uithof. Daarmee kan bovendien aantasting van natuur en landschap rond het universiteitsgebied worden vermeden.

In de Utrechtse ov-terminal doen

initiatiefnemer en architect Jan-Maarten Dalmeijer, ruimtelijk adviseur Nander van 't Klooster en Michiel Sypkens Smit hun verhaal. Ze willen daarmee een steen in de vijver gooien, in de hoop dat hun idee wordt opgepakt.

Dalmeijer omschrijft de actiegroep, die op een internetforum is ontstaan, als een verzameling academici van verschillende disciplines, maar zijdelings allemaal betrokken bij stadsontwikkeling.

„Er zijn ook deskundigen uit de vervoerswereld bij.” Van 't Klooster: „We hebben geen politieke kleur. Daardoor kan niet gezegd hebben 'daar heb je X weer'.”

Zandgrond

Wat Dalmeijer en medestanders in eerste instantie voor ogen staat, is een geboorde tunnel vanaf de Jaarbeurs richting De Uithof waardoor een tram rijdt met stations in de ov-terminal, de binnenstad en De Uithof. Zo'n tunnel is vanwege de zandgrond onder de stad relatief eenvoudig te bouwen, eenvoudiger dan de metro in Amsterdam, betoogt Dalmeijer.

„De stad staat op een dik zandpakket, de binnenstad is daarom niet onderheid, zelfs de Dom niet, alleen Hoog Catharijne wel, dus daar moet de lijn omheen.”

De gloednieuwe ondergrondse verbinding van het vliegveld van Barcelona met de Catalaanse hoofdstad dient als inspiratiebron. Maar ook in eigen land heeft de tunnelbouw een enorme vlucht genomen. Daardoor zijn projecten mogelijk die twintig jaar geleden niet haalbaar leken, betoogt de actiegroep.

Een tunnel boren is kostbaar, maar minder duur dan de spoorlijn die ingenieursbureau Arcadis twee jaar geleden al schatte. Dat bureau becijferde de kosten tussen een half en anderhalf miljard euro. Het

boren van de Hubertustunnel in Den Haag kostte volgens Dalmeijer 100 miljoen euro per kilometer. De afstand van de Jaarbeurs tot het UMC Utrecht bedraagt hemelsbreed minder dan vijf kilometer. Overigens komen bij de boorkosten nog de stations, de tramlijn en alle installaties. „We beseffen dat het klimaat voor grote infrastructurele projecten nu in Utrecht niet mee zit, maar het hoeft niet uit de hand te lopen.”

Treinverbinding

Op dit moment wordt nog hard gewerkt aan de bovengrondse tramlijn naar De Uithof, die met tientallen miljoenen budgetoverschrijding en vertraging eind volgend jaar moet worden opgeleverd. Vervoerskundigen voorzien dat deze verbinding over een jaar of vijf alweer overvol zit in de spitsuren. Daarom deed Arcadis twee jaar geleden al een verkenning naar de aanleg van een volwaardige treinverbinding met het gebied. In het regeerakkoord staat hierover ook een zinsnede opgenomen.

Dalmeijer: „We worden niet gehinderd door een overmaat aan kennis, maar hebben wel een helicopterview over de stad. Omdat de stad ons aan het hart gaat, willen we graag van dienst zijn. Onze oproep is: zie deze mogelijkheid niet over het hoofd. Er zullen mensen zijn die het borrelpraat noemen, of luchtftietserij. Dat wil ik dan wel eens zien. Als het onderzocht wordt en niet mogelijk blijkt. Het zij zo.”